N°. 104. 1859.

NEDERLANDSCHE STAATS-COURANT.



JE MAINTIENDRAI.

De prijs dezer Courant met het Bijblad is f 30 in het jaar, die van de Courant alleen f 20 en die van het Bijblad alleen f 15.

De prijs der advertentien is 25 cents voor den regel bij iedere plaatsing, buiten de zegelgelden en briefporten.

ZONDAG 1 EN MAANDAG 2 MEI.

Bij deze Courant behoort een Bijvoegsel.

NEDERLANDEN.

(Staatsblad n°. 19.) BESLUIT *van den 8sten April 1859, houdende vaststelling van het* Algemeen Reglement van politie voor het kanaal door Voorne en zijne havens.

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordragt van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, van den 27sten December 1858, n°. 191, 3de afdeeling;

Den Raad van State gehoord (advies van den 10den Januarij 1859, n°. 6);

Gezien het nader rapport van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken, van den 6den April 1859, n°. 159, 3de afdeeling,

Hebben goedgevonden en verstaan:

vast te stellen het algemeen reglement van politie voor het kanaal door *Voorne* en zijne havens, zoo als het hiernevens is gevoegd.

Onze Minister voornoemd is belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het *Staatsblad* geplaatst en aan de Departementen van Financiën, van Oorlog en van Marine, alsmede aan den Raad van State, in afschrift zal worden medegedeeld.

's Gravenhage, den 8sten April 1859.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,

VAN TETS.

Uitgegeven den *dertigsten* April 1859.

De Directeur van het Kabinet des Konings,

DE KOCK.

ALGEMEEN REGLEMENT *van politie voor het kanaal door Voorne en zijne havens.*

Dit reglement bevat:

TITEL I. Bepalingen betrekkelijk de vaart.

§ 1. Van de vaart in het algemeen.

§ 2. Van de houtvlotten.

§ 3. Van het jagen.

§ 4. Van het loodsen.

§ 5. Van de stoomvaart en van de schepen waarmede geregeld of op bepaalde dagen en uren reizigers en goederen worden vervoerd.

TITEL II. Bepalingen ter instandhouding van het kanaal en hetgeen er toe behoort.

TITEL III. Bijzondere bepalingen betrekkelijk het gebruik van het kanaal en zijne havens.

TITEL IV. Algemeene bepalingen.

TITEL I.

BEPALINGEN BETREKKELIJK DE VAART.

§ 1. *Van de vaart in het algemeen.*

Art. 1. Geen schip wordt op het kanaal toegelaten of mag er varen indien:

1°. het dieper gaat dan zes el, gemeten onverschillig waar; de havenmeesters kunnen echter den toegang tot het kanaal aan schepen van minderen diepgang ontzeggen, wanneer de stand van het water dit raadzaam doet achten;

2°. de waterdigte borden, boorden of wanden niet ten minste vijf en twintig duim (0.25 el) boven water reiken;

3°. het een uitgaand schip is, zoo de kanaal- haven- of schadegelden niet zijn betaald;

4°. de roode vlag of de gele vlag van een der havenhoofden waait.

Art. 2. Elk zeeschip moet bij het invaren, aan welke zijde ook van het kanaal, de vlag hijschen der natie waartoe het behoort, en van zonsopgang tot zonsondergang geheschen houden, zoolang het zich op het kanaal bevindt.

Hieraan zijn uitgezonderd de schepen welke, in den winter door de vorst verrast, in het kanaal ingevrozen liggen.

Het is verboden van de koopvaardijschepen in het kanaal, om welke reden ook, een wimpel te voeren.

Art. 3. Voor elk schip dat des nachts op eenig gedeelte van het kanaal vaart, moet aan de brug- en sluiswachters, die het doorlaten of doorschutten, voor deze bijzondere dienst en ten hunnen eigen behoeve, onverminderd de bij het tarief vastgestelde kanaalgelden, als vergoeding worden betaald:

1°. van zonsondergang tot 9 ure 's avonds en van 5 ure 's morgens tot zonsopgang:

aan de brugwachters	f 0.05
aan de sluiswachters	0.10

2°. van 9 ure 's avonds tot 5 uur 's morgens:

aan de brugwachters	0.10
aan de sluiswachters	0.20

Wanneer meer dan één schip, welke aan denzelfden persoon behooren, aan elkander vastgemaakt, de bruggen en sluizen doorvaren, wordt deze bijzondere vergoeding slechts als voor één schip betaald.

Voor de schepen dienende tot geregeld vervoer van personen en goederen op bepaalde dagen en uren is slechts de helft van de vergoeding verschuldigd.

Art. 4. Het varen des nachts kan door den ingenieur van den waterstaat met het beheer van het kanaal belast, of een der havenmeesters, worden verboden aan de schippers of bevelvoerders, die met hunne schepen, blijkbaar ten gevolge van weinige zorg, aan andere schepen of aan de kunstwerken van het kanaal bij de vaart des nachts schade hebben toegebragt.

Art. 5. Met uitzondering van ligters van minder dan 7 ton inhoudsgrootte, moet aan boord van elk schip een schipper of bevelvoerder zijn.

Art. 6. Elk schip of houtvlot moet van goed tuig zijn voorzien. Bij het doorvaren van het kanaal en de bruggen mogen geene ra- of lijzeilen gevoerd worden. Bij de raschepen, zoowel varende als stilliggende, moeten de onderra's zooveel mogelijk getopt of gekaaid, en de bovenra's geheschen of langsscheeps gebrast worden.

Bij geen vaartuig mogen ankers buiten boord liggen of hangen.

Echter kunnen in enkele gevallen, ter beoordeeling van den betrokken havenmeester, de ankers voor den boeg worden gesjord.

In die gevallen blijft echter de schipper of bevelvoerder van het schip verantwoordelijk voor de daardoor aan de kanaalwerken te maken schade.

Op schepen, die geheel ledig lossen, moeten de bramra's en bramstengen worden afgenomen. De betrokken havenmeester kan ook gelasten de stengen te strijken.

Art. 7. Wanneer schepen, getrokken door menschen of paarden, elkander voorbij varen, eene tegenovergestelde rigting volgende, houden de afkomende, dat is van Nieuwersluis komende, den oever waarlangs wordt gejaagd (binnendoor) en, zoo aan beide oevers wordt gejaagd, houdt ieder den oever, waarop zijn jager zich bevindt.

Stoom- of zeilschepen elkander voorbijvarende, eene tegenovergestelde rigting volgende, houden ieder stuurboordswal (den oever van zijne regter zijde), zoodat zij elkander aan bakboordszijde (links) voorbij varen.

Wanneer stoom- of zeilschepen andere schepen die gejaagd worden voorbijvaren, eene tegenovergestelde rigting volgende, moeten deze den oever houden, waar langs zij gejaagd worden (binnendoor) en gene den tegenoverliggenden oever (buitenom).

Art. 8. Schepen, welke langs verschillende oevers gejaagd worden en elkander opvaren, houden bij het voorbijvaren ieder den oever, waarop zijn jager zich bevindt.

Ingeval zij langs denzelfden oever worden voortgetrokken, houdt het voorbijvarend schip *binnendoor* en het schip dat voorbijgevaren wordt *buitenom*, in tijds de lijn latende vallen.

Stoom- of zeilschepen een ander stoom- of zeilschip opvarende, moeten altijd het schip, dat zij voorbijvaren, aan bakboord van zich houden.

Het voorste schip moet alzoo den oever houden, dien het aan bakboordzijde heeft, en het oploopend schip den oever, dien het aan stuurboordzijde heeft.

Stoom- of zeilschepen die een schip, dat gejaagd wordt, oploopen, moeten bij het voorbijvaren den oever tegenover het jaagpad houden.

Zijn er jaagpaarden op de beide oevers aangespannen, dan houdt de stoomboot of het zeilschip stuurboordswal en alzoo het opgeloopen schip aan bakboordszijde van zich.

Art. 9. De stoomschepen mogen de vaartuigen, welke in dezelfde rigting voor hen uitvaren en die zij niet willen of kunnen voorbijvaren, slechts op den afstand van 200 el naderen.

Ingeval een achteropkomend schip door snelleren gang een stoomschip tot op 200 el afstand is genaderd en verlangt voorbij te varen, is de stoomboot verpligt bakboordswal te houden en hare vaart zoodanig te verminderen, dat het schip goed en spoedig voorbij kan varen.

Art. 10. De schepen of houtvlotten moeten, met afwijking van het bepaalde in de tweede zinsnede van art. 8, de Rijksvaartuigen *binnendoor* laten en dus *buitenom* houden, de lijn los latende zoo zij gejaagd worden.

De schepen, dienende tot geregeld vervoer van personen en goederen op bepaalde dagen en uren, hebben *overigens* altijd het regt om *binnendoor* te varen.

Schepen of houtvlotten, welke geboomd worden, moeten evenzeer altijd de schepen, die gejaagd worden, *binnendoor* laten.

Art. 11. Gebieden weêr of wind afwijkingen van de bepalingen omtrent het onderling voorbijvaren, dan geschieden die afwijkingen op last en verantwoordelijkheid van den bevelvoerder of loods van het moeijelijkst te leiden of grootste schip, en gedragen de bevelvoerders van de andere schepen zich naar hunne aanwijzing.

Bij verschil van meening beslist de betrokken havenmeester, en bij zijne afwezigheid de loods, die de oudste in dienst is.

Art. 12. Uitgezonderd in de scheepskom te Hellevoetsluis en met schriftelijke vergunning van den betrokken havenmeester, op eenig bepaaldelijk

aangewezen gedeelte van het kanaal, waar het geen ongerief kan veroorzaken, mogen de schepen niet naast elkander vastgemaakt in het kanaal varen of liggen, ten ware zij te zamen hoogstens eene breedte van vijf el vijftig duim (5.50 el) innemen en tevens aan de beide uiteinden behoorlijk aan elkander zijn verbonden.

Art. 13. Bij de vaart door sluizen of bruggen moeten de schippers of bevelvoerders zich naar de bevelen van de havenmeesters, sluis- en brugwachters gedragen.

Art. 14. Bij het naderen van eene sluis, moeten de schippers of bevelvoerders bij de daartoe gestelde teekens of handwijzers de zeilen hunner schepen strijken, de jaaglijnen losgooijen en in het algemeen de vaart van het schip of het houtvlot zoodanig verminderen, dat dit des noods op honderd el afstand van de sluis kunne worden opgehouden, ingeval de sluiswachter het beveelt; op welk bevel zij het schip of het houtvlot aan eene der zijden van het kanaal vastleggen.

Ook moeten zij bij het naderen van sluizen en bruggen roepen, ten einde door den sluis- of brugwachter te worden opgemerkt.

Niet dan nadat deze daartoe toestemming heeft gegeven, wordt het schip of houtvlot naar de sluis of de brug gestuurd.

Art. 15. Geen schip wordt geschut dan nadat de schipper of bevelvoerder zich eerst bij den havenmeester, of bij ontstentenis van dien, bij den sluiswachter heeft vervoegd, met de volgende bescheiden en opgaven:

1°. den Nederlandschen, of bij gebreke daarvan, den buitenlandschen meetbrief;

2°. een bewijs der plaatsen van vertrek en bestemming van het schip;

3°. het manifest der lading.

Art. 16. Ieder schip wordt naar de orde van aankomst op zijne beurt geschut. De schepen, dienende tot geregeld vervoer van personen en goederen op bepaalde dagen en uren, worden steeds het eerst geschut.

Ingevolge art. 20 der wet van 26 Januarij 1815 (*Staatsblad* n°. 7), moeten de schepen met buskruid, vuurwerken of schietkatoen beladen, dadelijk en zooveel doenlijk vóór alle andere worden geschut en zonder andere schepen in de schutkolk worden gelaten.

De houtvlotten worden het laatst na de schepen geschut. Zij mogen niet in de sluizen worden gehaald dan nadat de voorgaande schutting geheel is afgeloopen.

De sluiswachters kunnen, tot behoud van den regel, nommers afgeven, aanwijzende de volgorde, waarin de schepen zullen worden geschut.

Wanneer er schepen van tegenovergestelden kant gelijktijdig de sluis naderen, worden zij beurtelings van de eene en van de andere zijde doorgelaten, beginnende met het schip, komende van die zijde waarvan de waterstand gelijk is met dien der sluiskolk.

De havenmeesters zijn bevoegd zoodanige afwijkingen van het in dit artikel bepaalde te bevelen, als zij, in het algemeen belang, naar de omstandigheden noodig achten.

Art. 17. Gedurende de schutting moet ieder schip, dat zich in de schutkolk en in de nabijheid der sluis bevindt, behoorlijk met sterke touwen of kettingen aan beide uiteinden gemeerd zijn.

De schippers of bevelvoerders gedragen zich naar de aanwijzing, welke hun hierin door de sluiswachters wordt gegeven. Gedurende de schutting moet minstens één man van het scheepsvolk zich aan boord bevinden. Deze bepalingen gelden ook voor de houtvlotten.

Art. 18. Het is verboden een schip of houtvlot door eene sluis te schutten, of door eene brug te laten varen, hetzij bij afwezigheid van den sluis- of brugwachter of diens plaatsvervanger, hetzij in weerwil van het verbod van dezen.

Art. 19. Bij de vaart door de sluizen en bruggen moet het tuig zoodanig worden geschikt, dat het niet over de boorden van het schip hange of uitsteke, en niet aan eenig deel der kunstwerken vasthake.

Art. 20. Het is verboden met haken, boomen of andere voorwerpen in het hout- of metselwerk der sluizen, bruggen, duikers, kaai- of profilmuren te steken, of op de sluizen uit- of in te winden.

Dit laatste mag alleen geschieden in de haalijzers of de ringen en aan de daartoe gestelde palen en ducdalven.

Bij het in- en uitvaren der sluizen, door welke geschut moet worden, mogen de schepen niet door paarden worden voortgetrokken. Bij het doorschutten moeten alle zeilen gestreken of opgegeid zijn.

Art. 21. Het schutten mag des nachts geen plaats hebben buiten schriftelijke vergunning van den ingenieur van den waterstaat met het beheer van het kanaal belast, of van een der havenmeesters, wordende de nacht gerekend te beginnen een half uur na zonsondergang en te eindigen een half uur vóór zonsopgang.

Met geene der sluizen zal worden geschut zoodra het buitenwater hooger dan twee el vijf en twintig duim (2.25 el) boven het kanaalpeil of het merk van gewoon laag water te Hellevoetsluis is gerezen.

Bij dringende noodzakelijkheid is de havenmeester bevoegd, met inachtneming van wind en weder en van de hoogte van het binnenwater, als uitzondering, bij bovengenoemden hoogen zeestand en tot op een palm (0.10 el) daarboven te doen schutten.

Art. 22. Geen schip of houtvlot mag in de schutkolk of in eene brug langer vertoeven dan voor de doorschutting of doorlating noodig is.

Art. 23. De schippers of bevelvoerders zijn verpligt, bij het bevaren van het kanaal en bij de vaart door de sluizen en bruggen zorg te dragen, dat door hunne schepen of houtvlotten, noch aan het kanaal of zijne werken en boorden, noch aan andere vaartuigen schade worde toegebragt.

Art. 24. Alleen de schepen, en niet de houtvlotten, mogen in de wisselplaatsen, binnenbassins of scheepskommen te Nieuwersluis en te Hellevoetsluis, en in de buitenhavens vertoeven, en niet dan in de binnenbassins of scheepskommen overwinteren, hetgeen ook zal kunnen plaats vinden in de buitenhavens voor zooveel dit niet door den havenmeester wordt belet.

Aan boord of in de nabijheid van elk vaartuig moeten steeds de noodige manschappen aanwezig zijn, om voor het schip te zorgen en te voorkomen dat het los of aan den grond gerake.

Wordt een schip in het kanaal door vorst overvallen, zoodat het de reis niet kan voortzetten, dan is de schipper of de bevelvoerder verpligt te zorgen, dat rondom het vaartuig eene bijt van minstens een el breedte worde gehakt en dagelijks opengehouden.

Bij verzuim wordt hierin ambtshalve, op kosten van den schipper of bevelvoerder, voorzien.

Art. 25. Ten ware daartoe bijzondere vergunning van den betrokken havenmeester zij verkregen, mag geen schip stilliggen, noch geladen of gelost worden, dan aan de losplaats aan den Oostdijk, in de wisselplaatsen en in de scheepskom te Hellevoetsluis.

De stoombooten en de schepen dienende tot geregeld vervoer van personen en goederen op bepaalde dagen en uren mogen echter de reizigers met hunne goederen overal langs het kanaal opnemen of afzetten, voor zooveel de aan hun verleende concessien daaromtrent geene uitzondering maken.

Van de schepen die stilliggen om te laden of te lossen, onverschillig waar, met inachtneming van de bepaling der eerste zinsnede van dit artikel, moeten de masten zoo mogelijk worden nedergelaten.

De schepen moeten daarenboven zóó worden gelegd, dat zij de vaart niet belemmeren.

Art. 26. Het is verboden zich met eenig schip in het kanaal of zijne bermsloten te vestigen tot het drijven van handel of tot het houden van herberg of huisvesting.

Art. 27. De schippers of bevelvoerders moeten in de havens en verbreedingskommen toestaan, dat een schip ter zijde van het hunne kome liggen, en dat dit over het hunne gemeenschap met den wal hebbe, echter niet om te laden of te lossen.

Art. 28. De havenmeesters zijn bevoegd, bij de aankomst van vele schepen, of wanneer dit om andere redenen noodig mogt zijn, de schippers, die zich reeds in het kanaal bevinden, van ligplaats te doen veranderen, of hunne kettingen, trossen of meertouwen te doen afvieren of inkorten. In het algemeen zijn de schippers of bevelvoerders gehouden, op de eerste vordering van de kanaalbeambten, hunne schepen volgens de aanwijzing dezer beambten te verhalen.

Art. 29. Het schip dat zijne lading of lossing heeft volbragt, moet dadelijk plaats maken voor een ander dat ter lading of lossing aankomt. In geval van gebrek aan ruimte bij gelijktijdige aankomst van verscheidene schepen hebben die, welke komen laden, de voorkeur boven die, welke komen lossen.

Art. 30. De schepen die ergens ophouden, moeten altijd worden vastgelegd, bij gebreke waarvan dit ten koste der schippers of bevelvoerders ambtshalve door de zorg der kanaalbeambten geschiedt.

Art. 31. De kanaalbeambten moeten de schepen of vaartuigen in het kanaal drijvende, waarop niemand is tot het houden van toezigt of tot het sturen, dadelijk aanhouden en vastleggen ten koste van den eigenaar.

Art. 32. Geen schip mag worden vastgelegd dan aan de daarvoor gestelde meerpalen en ducdalven, die ook voor niets anders mogen worden gebruikt, dan tot het meeren en verhalen van schepen.

Indien een schip met kettingen wordt gemeerd, moeten de kettingen of de palen, waaraan zij bevestigd worden, zoodanig worden voorzien, dat die palen door de kettingen geene schade lijden.

Geene ankers, kettingen of touwen mogen over de wegen of jaagpaden worden uitgezet.

Art. 33. Bij het vervoeren van buskruid, gedragen de schippers of bevelvoerders, zich behalve naar de bepalingen van dit reglement, ook overeenkomstig de wet van 26 Januarij 1815 (*Staatsblad* n°. 7) en inzonderheid naar de artt. 2, 9, 15, 16 en 27 dier wet.

Art. 34. Geen met buskruid geladen schip mag op het kanaal overnachten en dus niet na vier uren vóór zonsondergang worden binnen geschut.

Ingeval zij niet tijdig genoeg naar binnen kunnen schutten, om met zekerheid vóór zonsondergang naar buiten te zijn geschut, zullen zij op de eerste lastgeving van den betrokken havenmeester of sluiswachter moeten terugvaren en op genoegzamen afstand van den mond der haven tot den volgenden dag op stroom voor anker blijven liggen.

Art. 35. Bij mistig weder of duister weder mag bij dag geen met buskruid geladen schip in het kanaal varen, zoolang zijne vlaggen of seinen niet op een afstand van minstens 1000 el gemakkelijk in het oog kunnen vallen.

Art. 36. Ingeval van sterke strooming of spuijing moeten de stilliggende schepen en vlotten overal goed gemeerd zijn. In deze gevallen zal door den sluiswachter op de sluis waarmede gespuid wordt, tijdig worden geplaatst eene witte vlag met het woord „*Spui*" daarin, hetgeen voor de schippers en gezagvoerders het sein zal zijn om hunne schepen ten genoegen van den havenmeester te vertuijen en vast te meeren.

Art. 37. Gedurende de tijden dat de ter weêrszijden van het kanaal gelegen polders met te veel water zijn bezwaard, zal, ingevolge het Koninklijk besluit van 3 November 1832, n°. 74, de waterstand in het kanaal steeds gehouden worden aan de hoogte van 0.88 el onder Amsterdamsch peil, en alsdan zal de kanaalstand slechts twee maal per week mogen worden verhoogd, terwijl het daartoe ingezette water niet langer dan één getij in het kanaal mag worden gelaten.

Art. 38. Ingeval een schip aan den grond vaart, en de lading, om het weder vlot te krijgen, moet worden geligt, behoort dit onverwijld door of van wege den schipper of bevelvoerder te geschieden, bij gebreke waarvan de kanaalbeambten het, ten koste van den overtreder, ambtshalve moeten doen verrigten.

Art. 39. Het bevaren van het kanaal met een schip dat, ter beoordeeling van de kanaalbeambten, aan gevaar van zinken bloot staat, wordt niet toegelaten.

Wanneer de kanaalbeambten zoodanig schip op het kanaal ontdekken, dragen zij zorg, dat het onverwijld naar de naastbijgelegen kom of andere veilige plaats gebragt worde, alwaar het verder moet blijven, tot dat het gevaar van zinken weggenomen of door den Commissaris des Konings eenige beschikking deswege genomen is.

Art. 40. De schipper of bevelvoerder van een gezonken schip moet onverwijld maatregelen nemen om het te ligten, en te gelijker tijd den havenmeester of den kanaalbeambte, die het digtst bij het ongeval woont of aanwezig is, daarvan onderrigten.

Is de ligting van het schip niet binnen 24 uren aangevangen, dan wordt hiervan door den kanaalbeambte, die het eerst van het ongeval werd onderrigt, proces-verbaal opgemaakt en intusschen aan den betrokken ingenieur of die hem vervangt, berigt gegeven.

In het proces-verbaal wordt uitdrukkelijk gemeld de wezenlijke of vermoedelijke oorzaak van het ongeval, of het gezonken schip de vaart op het kanaal hindert of belet, alsmede het zooveel mogelijk juist bedrag waarop de kosten van ligting zijn geraamd.

De ingenieur begeeft zich ter plaatse ten spoedigste na de ontvangst van het berigt en zorgt voor het opmaken van het proces-verbaal, zoo dit niet reeds is geschied.

Hij neemt, zoo hij oordeelt dat het gezonken schip de scheepvaart belemmert, terstond, en zoo noodig ambtshalve, maatregelen om het schip te ligten en geeft dadelijk aan den hoofdingenieur kennis van het ongeval en van hetgeen door hem is verrigt.

De hoofdingenieur geeft berigt aan den Commissaris des Konings. Zoo de ingenieur ambtshalve tot de ligting moest overgaan, wordt door den

Commissaris des Konings een termijn bepaald binnen welken de schipper of bevelvoerder of wel de eigenaar van het schip de ambtshalve voor zijne rekening gemaakte kosten moet betalen.

Zoo de ingenieur van gevoelen is, dat het gezonken schip de vaart niet belemmert, wordt door den Commissaris des Konings een termijn gesteld, binnen welken het schip door den schipper of bevelvoerder moet zijn geligt, na het verstrijken van welken termijn de ligting van het schip, voor zoover die niet behoorlijk is afgeloopen, ambtshalve, ten koste van den schipper of bevelvoerder, of wel van den eigenaar van het schip geschiedt.

In dit geval zal, nadat het verzuim van ligting bij proces-verbaal zal zijn geconstateerd, door den Commissaris des Konings de termijn worden bepaald, binnen welken de schipper of bevelvoerder, of wel de eigenaar van het schip, de ambtshalve voor zijne rekening gemaakte kosten moet betalen.

Indien het schip ambtshalve is geligt, kan noch door den schipper of bevelvoerder, noch door den eigenaar van het schip, tegen het bestuur van den waterstaat bezwaar worden ingebragt op grond dat het schip of de lading minder beschadigd kon zijn, of op welken grond ook. Zoo de schipper of bevelvoerder, of wel de eigenaar van het schip, niet binnen den gestelden termijn de ambtshalve voor zijne rekening gemaakte kosten aanzuivert, worden deze in regten op hem verhaald.

Het voortzetten der reis met het geligte schip wordt belet, op de in art. [illegible] bepaalde wijze, tot dat hij die kosten voldaan of daarvoor voldoenden borgtogt gesteld heeft.

De overblijfselen van een gezonken schip, dat ambtshalve is geligt, worden tegen voldoening der gemaakte kosten aan den daarop regthebbende teruggegeven. Zijn de schipper of bevelvoerder en de eigenaar van het schip onbekend, dan komen de kosten van het ligten voor rekening van den Staat, en wordt het schip, of worden de overblijfselen, na schatting door twee deskundigen, waarvan proces-verbaal wordt opgemaakt, van Rijkswege verkocht. De opbrengst daarvan wordt in de consignatiekas gestort, en zal drie jaren lang ten behoeve van de daarop regthebbenden worden bewaard, om op hunne aanvrage en tegen verrekening van de kosten van ligting, taxatie en verkoop aan hen te worden uitgekeerd.

Na het verstrijken van dien termijn vervalt de opbrengst aan het Rijk.

Art. 41. Het is verboden:

1°. onder welk voorwendsel ook, de betaling der regten te weigeren, doch daarvoor kan bewijs van ontvangst worden gevorderd;

2°. te trachten, op welke wijze ook, de betaling der verschuldigde regten geheel of ten deele te ontduiken.

§ 2. *Van de houtvlotten.*

Art. 42. Geen houtvlot wordt op het kanaal toegelaten of mag er op worden vervoerd indien:

1°. het uit meer dan vijftig (50) tult of zes honderd (600) balken bestaat, langer is dan vijftig (50) el of breeder dan zeven en een halve (7.50) el;

2°. het niet zoodanig is vastgemaakt en aan de beide einden verbonden, dat het de vaart niet kunne hinderen, noch de schepen op het kanaal varende of de kanaalwerken benadeelen.

Art. 43. Van 1°. December van elk jaar tot en met den 31sten Januarij daaropvolgende, en in geval van vorst, tot den dag der wederopening van de scheepvaart op het kanaal, wordt geen houtvlot op het kanaal toegelaten, noch mag er varen.

Gedurende dien tijd behooren de houtladingen in vaartuigen te worden vervoerd.

Art. 44. Uit geen schip mag de houtlading in het kanaal gelost worden om er vlotten van zamen te stellen, dan na bekomen schriftelijk verlof van den havenmeester of van den betrokken kanaalbeambte.

Deze ambtenaren kunnen de vergunning weigeren, wanneer naar hun oordeel, geene genoegzame ruimte beschikbaar is, om, zonder nadeel voor of belemmering van de vaart, de lossing toe te staan.

Art. 45. Zoodra met het lossen van hout voor vlotten aanvang wordt gemaakt moeten de noodige manschappen aanwezig zijn, om het hout terstond en zonder eenig verwijl in vlotten te vereenigen en te verbinden.

Er mogen niet meer balken uit een schip worden gelost dan dadelijk na de ontscheping tot een vlot kunnen worden opgenomen.

Art. 46. Terstond na de zamenstelling van een vlot moet het de losplaats ontruimen en verder worden vervoerd. Is de bestemmingsplaats aan het kanaal gelegen, dan moet het vlot binnen 24 uren na de aankomst aldaar gebroken en op den wal gehaald of uit het kanaal vervoerd zijn.

Art. 47. Bij het bevaren van het kanaal moet elk houtvlot, hebbende de afmetingen in art. 42 genoemd, afzonderlijk worden gesleept of gejaagd.

Geene vlotten dan van hoogstens 25 balken mogen aan een schip of schuit worden gekoppeld.

Bij koppeling van een houtvlot aan een ander vlot, mogen de aaneengekoppelde vlotten te zamen niet uit meer tult of balken bestaan, en geene grootere afmetingen hebben, dan in art. 42 is bepaald.

Het slepen van een houtvlot mag met geene grootere snelheid geschieden dan van tachtig (80) el in de minuut.

De paarden, die de houtvlotten voorttrekken, mogen niet anders dan stapvoets gaan.

Art. 48. Geen houtvlot mag een vooruitvarend vlot op korteren afstand dan van vijf honderd (500) el naderen.

Art. 49. Op iedere vijf en twintig (25) el lengte van een houtvlot moeten minstens twee (2) bekwame manschappen met boomen, haken, enz. ter besturing aanwezig zijn. Op vlotten die minder dan 25 el lengte hebben, moeten mede minstens twee manschappen ter besturing zijn.

Art. 50. De vlotten mogen geene hoogere masten of jaagstokken voeren dan van drie (3) el boven water.

Art. 51. Tusschen zonsonder- en opgang mogen de houtvlotten niet worden vervoerd en moeten zij aan de oostzijde des kanaals in eene der wisselplaatsen behoorlijk worden vastgemeerd, en zoowel aan de voor- als aan de achterzijde voorzien zijn van eene helderlichtende lantaarn.

§ 3. *Van het jagen.*

Art. 52. Het is geoorloofd de schepen en houtvlotten door menschen, paarden of stoomslepers te doen voorttrekken of jagen, behoudens de daarop gemaakte bepalingen.

Art. 53. Voor het jagen met paarden mag alleen gebruik worden gemaakt van de paarden behoorende aan de daartoe van Rijkswege aangestelde personen.

Hiervan zijn uitgezonderd de schepen welke door paarden worden getrokken toebehoorende aan den eigenaar van het schip, alsmede die welke gewoonlijk door jagers worden gejaagd, wonende op de plaats waar het schip te huis behoort; behoudens evenwel de verpligting tot nakoming der verordeningen van politie, bij dit reglement vastgesteld.

Art. 54. De jagersbazen of hunne onderhoorigen mogen voor het jagen der schepen of houtvlotten geene hoogere belooning vorderen dan die welke hun daarvoor van Rijkswege is toegestaan, zijnde voor ieder uur afstand per paard tachtig cents (f 0.80), of voor de geheele lengte van het kanaal een gulden zestig cents (f 1.60) per paard.

Art. 55. Er zijn op het kanaal twee stations voor de jagerij, een te Nieuwersluis en een te Hellevoetsluis.

Ieder aankomend schip moet uiterlijk binnen een half uur na ontvangen aanzegging worden gejaagd, indien een genoegzaam aantal paarden op het station aanwezig is. De jagersbazen moeten minstens het navolgende getal goede paarden met knechts en lijnen beschikbaar hebben, als:

te Nieuwersluis 30 paarden,
„ Hellevoetsluis 35 „

en daarenboven steeds gereed zijn om in de verdere behoefte zonder eenig verwijl te doen voorzien.

Art. 56. Van Rijkswege is bij ieder station de sluiswachter belast met de regeling der jaagdienst.

Art. 57. De jaagpaarden, waarvan men zich bedient, moeten door den met het beheer van het kanaal belasten ingenieur van den waterstaat zijn goedgekeurd.

Alle jaagpaarden moeten bij het voorttrekken der schepen en houtvlotten worden begeleid door bekwame jagersknechts, met de jaagdienst bekend, minstens 18 jaren oud en niet aan den drank verslaafd.

Art. 58. Wanneer de paarden eenmaal voorgespannen zijn en de schipper of bevelvoerder van het gejaagd wordende vaartuig of vlot alsdan mogt verkiezen daarvan geen verder gebruik te maken, moet niettemin daarvoor het volle jaagloon tusschen de twee stations betaald worden, ten ware door den schipper of bevelvoerder met den betrokken jagersbaas een accoord mogt zijn getroffen voor den afstand, waarvoor hij verlangd te worden gejaagd.

Art. 59. Alle voorkomende jaagvrachten moeten door den jagersbaas aan den sluiswachter worden opgegeven. Deze bepaalt, in geval van verschil, het getal paarden, dat voor het schip noodig is in overleg met den loods, den schipper of bevelvoerder van het vaartuig en den jagersbaas; zoowel het jaargetijde als wind en weder worden hierbij in aanmerking genomen. Hij regelt het jaagloon volgens tarief en geeft daarvan bewijs van ontvangst af. Het overjagen moet in behoorlijken tijd geschieden ter beoordeeling van den sluiswachter, die daarbij het weêr in aanmerking neemt.

Art. 60. Het is verboden meer dan twee paarden naast elkander aan de jaaglijn te spannen.

Art. 61. De jagers zorgen zooveel mogelijk de lijn strak te houden als zij over eenig schip of houtvlot jagen en tijdig genoeg te laten vallen, wanneer zij niet overjagen; voorts moeten zij bij de sluizen, en des gevorderd bij de bruggen, de lijn spoedig los maken.

Zij zijn gehouden, zoowel bij nacht als bij dag, den stuurman, schipper of bevelvoerder bij tijds te waarschuwen, wanneer hun eenig vaartuig te gemoet komt, wanneer zij eene brug of kromte moeten varen, en in het algemeen bij alles, wat in de vaart hinderlijk kan zijn.

Art. 62. Het doorsnijden der jaaglijnen en trossen van andere schepen wordt ten strengste verboden.

Art. 63. De jagers moeten zich zoowel jegens de kanaalbeambten als jegens de schippers of bevelvoerders der schepen en de loodsen bescheiden gedragen en zich onderwerpen aan de uitspraak der sluiswachters, behoudens beroep op den ingenieur van den waterstaat belast met het beheer van het kanaal.

Zij mogen geen sterken drank, fooijen of andere geschenken van de bevelvoerders der schepen aannemen.

§ 4. *Van het loodsen.*

Art. 64. Tot het loodsen van schepen langs het kanaal van en naar zee worden alleen wettig aangestelde loodsen toegelaten.

Voor zooveel zij de havens, de sluizen en het kanaal bevaren, worden zij beschouwd te staan onder de bevelen van de ambtenaren van het kanaal, en meer bijzonder van de daartoe behoorende havenmeesters. De loodsen zijn aan die ambtenaren voor zooveel de politie van het kanaal betreft, gehoorzaamheid verschuldigd.

Art. 65. Geene zeeschepen mogen het kanaal en buitenhavens en sluizen bevaren dan met een loods aan boord, met uitzondering echter van de zeeschepen in ballast minder diepgaande dan één el vijftig duim (1.50 el) en van de vischschepen.

Art. 66. De loodsen zijn gehouden zich ordelijk en bescheiden te gedragen jegens de waterstaats- en kanaalbeambten.

Art. 67. Loodsen, die zich tijdens de loodsreis op het kanaal aan misbruik van sterken drank schuldig maken, of die, volgens verklaring van den schipper of bevelvoerder, in beschonken toestand de reis willen aanvaarden, kunnen geweerd en voorloopig in hunne dienst geschorst worden door de beambten van het kanaal. De havenmeester zal het straffen van die loodsen, bestaande in schorsing, ontzetting of inhouding van het verdiende loodsgeld, voordragen aan het bestuur waaronder zij behooren.

Art. 68. Ieder schip zal niet meerder dan één loods aan boord behoeven te hebben; mogten er zich door toevallige omstandigheden meerdere loodsen aan boord bevinden, dan zal de loods, aan wien de zorg of het loodsen van het schip is opgedragen, alleen verantwoordelijk zijn.

Art. 69. De loods wiens beurt het is om een schip te loodsen, mag zijne reis aan geen anderen loods overdoen zonder uitdrukkelijke toestemming van de daartoe bevoegde magt of van den havenmeester.

Art. 70. De loodsen zijn verpligt bij hun aan boord komen omtrent den diepgang, de bezeildheid en het sturen van het schip, het gevorderde te onderzoeken en wanneer het zwaarden voert naar het diepsteken daarvan, zullende bij het ontstaan van eenige ramp, de onwetendheid of onbekendheid daarvan hun nimmer tot verontschuldiging kunnen strekken.

Art. 71. De schipper of bevelvoerder van een schip is verpligt te zorgen, dat de loods, aan wien de zorg voor zijn schip is opgedragen, in het uitoefenen zijner functiën niet worde belemmerd, of verhinderd. Hij zal zorgen dat de loodsen met bescheidenheid worden behandeld en dat hunne bevelen door de bemanning worden uitgevoerd en van dezen geen overlast worde geleden.

De schippers of bevelvoerders zullen de loodsen, gedurende hun verblijf aan boord der schepen, van kost, drank en van overdekte slaapplaatsen voorzien; de loodsen moeten zich echter tevreden stellen met de spijs, den drank en de ligging der bemanning.

Art. 72. Indien tijdens de reis twist mogt ontstaan tusschen den schipper of bevelvoerder en den loods, en het gebeuren mogt, dat de schipper of bevelvoerder anders handelen wilde, dan volgens de bevelen van den loods, zoo zal de loods op het dek, in tegenwoordigheid en ten aanhooren van de bemanning verklaren, dat hij op die wijze niet langer voor de veiligheid van het schip kan instaan. Hij zal daarvan onmiddellijk bij de aankomst aan den betrokken havenmeester kennis geven. In dit geval zal met betrekking tot de schade, die door het schip aan de werken van het kanaal worden gemaakt, gehandeld worden zoo als in art. 74 wordt gezegd.

Art. 73. Wanneer de loodsen in dienst zijn moeten zij steeds een gedrukt exemplaar van dit reglement bij zich hebben; zij zijn verpligt de schippers of bevelvoerders der schepen daarmede zooveel mogelijk bekend te maken.

Zij zorgen [illegible] betreft, voor de naleving van de reglementen op het kanaal door Voorne.

Art. 74. Ingeval het mogt gebeuren dat er op het oogenblik van het vertrek van een schip geen loods tegenwoordig is, zoo zal, indien de schipper of bevelvoerder op vertrek aandringt, door den havenmeester aan dezen eene verklaring werden afgegeven, inhoudende dat, vermits er geen loods aanwezig is, het den schipper of bevelvoerder vrijstaat de reis te vervolgen zonder loods.

In dit laatste geval zal echter alle schade, welke door het schip gedurende die reis aan de werken van het kanaal wordt gemaakt, voor rekening van den schipper of bevelvoerder zijn, en zal het schip niet uit het kanaal worden gelaten, vóór dat, tot vergoeding van de herstellingskosten dier schade, door den schipper of bevelvoerder behoorlijke borgtogt in geld gesteld is, in handen en ten genoegen van den havenmeester.

Art. 75. Ingeval een loods zich aan overtreding van eene der bepalingen van dit reglement schuldig maakt, of wel door onachtzaamheid, moedwil of andere oorzaken de schuld mogt zijn dat aan 's Rijks werken op of langs het kanaal schade wordt toegebragt, of een schip aan den grond wordt gezet of schade ondervindt, zal de hoofdingenieur het, op de wijze bedoeld in art. 67, straffen van den loods voordragen aan het bestuur waaronder die loods behoort. Bij herhaling zal zoodanige loods door dat bestuur, daartoe termen gevonden wordende, niet meer tot het loodsen van schepen op het kanaal worden toegelaten. De hoofdingenieur brengt het feit, zoomede den naam van den loods, onmiddellijk na de herhaling der overtreding, ter kennis van dat bestuur.

Art. 76. De havenmeesters zullen houden een register, waarvan het model hun zal worden voorgeschreven, en dit register met pen en inkt steeds in gereedheid hebben, om de schippers of bevelvoerders in de gelegenheid te stellen, daarin hunne klagten tegen de loodsen te kunnen opteekenen.

Dit register, waarvan de bladen door den hoofdingenieur van den waterstaat in het 10de district moeten zijn genommerd en gewaarmerkt, zal ter inzage aan de ambtenaren van den waterstaat worden vertoond zoo dikwijls dezen zulks goedvinden.

Art. 77. De havenmeester onderzoekt alle klagten die de schippers of bevelvoerders over het gedrag of de handelwijze van de bij hen aan boord geweest zijnde loodsen aan hem mogten kenbaar maken en geeft daarvan kennis aan den chef van het loodswezen te Hellevoetsluis en aan den ingenieur.

Art. 78. Wanneer een schip schade heeft gevaren aan een der werken van het kanaal door Voorne, zal de loods verpligt zijn daarvan kennis te geven aan den havenmeester, dadelijk bij zijne aankomst aan de schutsluis waarheen het schip vaart, en wel vóór dat eenige werkzaamheden tot schutting worden aangevangen, met vermelding der oorzaak van de schade en waarin deze bestaat, alsmede van al wat daartoe betrekking kan hebben; ten einde den havenmeester in de gelegenheid te stellen, ingevolge zijne instructie, dadelijk dien betrekkelijk te kunnen handelen.

§ 5. *Van de stoomvaart en van de schepen waarmede geregeld, of op bepaalde dagen en uren reizigers en goederen worden vervoerd.*

Art. 79. Zonder vergunning van Gedeputeerde Staten mag geen stoomboot het kanaal met grootere snelheid bevaren dan van honderd (100) el in de minuut. Het mag alzoo den afstand van sluis tot sluis in niet minder dan één uur en veertig minuten afleggen.

Art. 80. Bij het verleenen van concessie kan voor schroefstoombooten, die een diepgang hebben van twee el vijf en zeventig duim (2.75 el) en meer, nimmer eene grootere snelheid dan van 150 el in de minuut worden toegestaan.

Voor kleinere schroefstoombooten kan bij te verleenen concessien grootere snelheid worden toegelaten, maar nimmer mag de snelheid van 250 el in de minuut worden overschreden.

Art. 81. Voor raderstoombooten, die een diepgang hebben van twee el vijf en zeventig duim (2.75 el) en meer, mag nimmer eene grootere snelheid dan van 120 el in de minuut worden toegestaan.

Voor kleinere raderstoombooten kan bij de concessie grootere snelheid worden toegelaten, echter niet grooter dan van 200 el in de minuut.

Art. 82. Bij de aanvraag om vergunning tot het doen varen eener stoomboot op het kanaal moet het volgende worden opgegeven:

1°. de afmetingen en diepgang van het schip;

2°. de afmetingen en inrigting der werktuigen;

3°. de naam, herkomst en bestemming van het schip;

4°. de naam en woonplaats van den eigenaar en van den bevelvoerder.

Alles wordt daarin zoo duidelijk omschreven, dat later kan worden nagegaan of de boot die op het kanaal vaart dezelfde is, waarvoor vergunning is verleend.

Art. 83. De aanvraag om vergunning tot het oprigten van eene geregelde stoombootdienst voor het vervoer van personen en goederen moet, behalve de opgave bepaald bij het vorig artikel, ook nog bevatten, die:

1°. van de plaatsen van vertrek en van aankomst, en van die, waar de boot onder weg zal aanleggen; van de uren van vertrek en van aankomst en van die, waarop de boot ongeveer de tusschenplaatsen zal aandoen;

2°. van den prijs der personen- en goederenvracht, in Nederlandsche munt, voor den afstand tusschen de plaats van vertrek en ieder der tusschenplaatsen, alsmede de plaats van aankomst, en voorts over den afstand van de eene tusschenplaats tot de andere.

Art. 84. De proefnemingen geschieden ten koste der eigenaren van de stoombooten, in tegenwoordigheid van den hoofdingenieur, vergezeld van eenen havenmeester. Voor eigenaren worden gehouden de concessionarissen der stoombootdienst, of, vooral wanneer het buitenlandsche stoomschepen geldt, de bevelvoerders.

Art. 85. In de concessie voor het in de vaart brengen eener stoomboot wordt uitdrukkelijk de boot aangewezen, waarvoor de vergunning is gegeven en het maximum van haren diepgang, alsmede de grootste snelheid waarmede de boot op het kanaal mag varen.

Art. 86. In de concessie tot het oprigten eener geregelde stoombootdienst worden wijders bepaald:

1°. de plaatsen van vertrek en aankomst en die waar de booten onder weg moeten aanleggen;

2°. de prijzen voor het overbrengen van personen en goederen.

Voor de in- en de ontscheping tusschen twee halten is verschuldigd de vrachtprijs van de naastvoorgaande tot de eerstvolgende plaats der in- of ontscheping.

Art. 87. De vergunning [illegible] zoodra behoorlijk blijkt, dat, [illegible] aan voorzorg van den bevelvoerder of de bemanning, ongelukken zijn veroorzaakt, dat de veroorloofde snelheid overschreden wordt, of dat eenige andere overtreding van dit reglement herhaaldelijk heeft plaats gehad.

De Minister van Binnenlandsche Zaken is ook bevoegd, na Gedeputeerde Staten te hebben gehoord, het gebruik van stoomkracht op het kanaal in het algemeen of in het bijzonder te ontzeggen, zoo het blijkt dat zulks in het belang der scheepvaart van het kanaal of van de aangrenzende polders noodzakelijk is.

Art. 88. De bevelvoerders der stoomschepen onderwerpen zich aan de maatregelen van politie die verordend zijn of worden, om de overtuiging te erlangen of de bepalingen omtrent de snelheid en de geheele dienst naar behooren worden nagekomen.

Art. 89. Stoomschepen van twee (2) el diepgang en meer, die het kanaal bevaren, zijn verpligt een loods aan boord te hebben.

Losvarende, dat wil zeggen niet slepende stoomsleepbooten, behoeven geen kanaalloods aan boord te hebben.

De havenmeesters van het kanaal zijn bevoegd ook aan stoombooten van minderen diepgang een loods of een geleider mede te geven, die van den bevelvoerder de bepaalde bezoldiging van een gulden vijftig cents (f 1.50) ontvangt.

Is op een gesleept vaartuig een loods aan boord, dan behoeft op de sleepboot gedurende de sleepvaart geen loods of geleider aanwezig te zijn, tenzij de loods van het gesleept wordende vaartuig zulks noodig acht en verlangt. Beide loodsen handelen in dat geval in overleg met elkander. Wordt een houtvlot gesleept, dan moet altijd een loods aan boord der sleepboot het bestuur hebben. De loodsen worden volgens de reglementen door de bevelvoerders betaald.

Art. 90. Bij het invaren van het kanaal wordt aan den bevelvoerder van elk stoomschip door den havenmeester kosteloos een reispas afgegeven, waarop het uur van vertrek en van aankomst aan de kanaalsluizen door den aanwezigen kanaalbeambte wordt afgeteekend.

Stoombooten voor het vervoer van personen of goederen en die het kanaal dagelijks op dezelfde uren bevaren, kunnen door den ingenieur van den waterstaat, met het beheer van het kanaal belast, bij schriftelijke vergunning, tot wederopzeggens toe, van deze bepaling worden vrijgesteld.

Art. 91. Aan iedere stoomboot moet de waterlijn, [illegible] den geoorloofden diepgang, rondom met eene afstekende [illegible], volgens opgave van den hoofdingenieur van den waterstaat en ten koste van den concessionaris.

Art. 92. De schroef of eenig ander gedeelte van de boot mag niet beneden de kiel uitsteken.

Art. 93. Op de ketels en de werktuigen der stoombooten, het kanaal bevarende, zijn de bestaande of nog in te voeren bepalingen nopens hunne inrigting en het toezigt daarover van toepassing.

De overblijfselen van de vuren der stoomtuigen worden in het kanaal niet over boord geworpen, maar bewaard tot dat een der uiteinden van het kanaal is bereikt.

Bij aankomst te dier plaatse worden de overblijfselen der vuren aan den betrokken havenmeester, op zijne vordering, vertoond en telkens wanneer hij dit vordert gelost, eer de boot weder van daar vertrekt.

Art. 94. Het gedeelte der booten, waar zich de werktuigen en de ketels bevinden, moet van het overige gedeelte zijn afgescheiden door houten beschotten, stevig vervaardigd en geheel belegd met bladijzer ter dikte van een Nederlandsche streep en met de randen over elkander liggende.

De vloer en het binnenbeschot van het vertrek dat tot keuken dient, moet evenzeer met bladijzer zijn belegd. De kolenhokken moeten afgezonderd zijn en zoodanig ingerigt, dat de lucht er vrijelijk in en rondom spelen kan.

Art. 95. Nopens het voeren van seinlichten gedragen zich de schippers of bevelvoerders der stoombooten naar Ons besluit van 28 Junij 1858 (*Staatsblad* n°. 55).

Art. 96. Het verdek der booten, dienende tot vervoer van personen, moet zijn voorzien van leuningen of van eene verschansing, hoog genoeg voor de veiligheid der reizigers.

Art. 97. Wanneer de schoorsteenen kunnen gestreken worden en geen tegenwigt hebben, moet op het verdek voor iederen schoorsteen een stoel, stevig en voldoende zijn ingerigt om hem nedergelaten, te ondersteunen.

Art. 98. De stoombooten moeten altijd voorzien zijn van:

1°. eene reddingboei van kurk, 12 à 15 wigt zwaar, en van eene zich in goeden staat bevindende bijl, binnen het bereik van den stuurman;

2°. eene rookdoos, van de soort die voor het verleenen van hulpbetoon aan bedwelmden van regeringswege wordt gebruikt;

3°. twee ankers, zoodanig geplaatst, dat men ze zoo noodig dadelijk kan laten vallen, verbonden aan voldoende ankertouwen of kettingen.

Art. 99. Het is verboden, onder welk voorwendsel en met welk doel ook, de veiligheidskleppen te bezwaren, en het werktuig onder eene hoogere drukking te doen werken dan in de concessie of het procesverbaal van opneming der ketels is aangeduid.

Art. 100. Het is verboden:

1°. de stoombooten te laten varen met grootere snelheid dan bepaald is;

2°. haar zoo zwaar te laden dat de waterlijn, in art. 91 bedoeld, beneden de oppervlakte van het water kome;

3°. zonder bijzondere vergunning andere stoombooten te gebruiken dan waarvoor concessie is bekomen;

N°. 104. **BIJVOEGSEL** 1859.

TOT DE



NEDERLANDSCHE STAATS-COURANT.

De prijs dezer Courant met het Bijblad is f 30 in het jaar; die van de Courant alleen f 20 en die van het Bijblad alleen f 15.

De prijs der advertentien is 25 cents voor den regel bij iedere plaatsing, buiten de zegelgelden en briefporten.

ZONDAG 1 EN MAANDAG 2 MEI.

'SGRAVENHAGE, *den 1sten Mei.*

Gisteren avond en heden zijn door den telegraaph de volgende tijdingen aangebragt:

BERLIJN, 1 Mei. De half-officiele *Preussische Zeitung* berigt dat het gouvernement wegens de toenemende onzekerheid van den staat der politieke aangelegenheden besloten heeft het bevel om zich marschvaardig te maken tot al de afdeelingen van het Pruissische leger uit te breiden.

PARIJS, 1 Mei. De officiele *Moniteur* behelst eene aanschrijving, door den minister van buitenlandsche zaken aan de bij de vreemde hoven geaccrediteerde gezanten van Frankrijk gerigt, betrekkelijk de politieke tijdsomstandigheden. Daarin wordt de verzoenende geest van Engeland, Pruissen en Rusland geprezen. Verder wordt de wensch uitgesproken dat andere Duitsche staten zich niet door herinneringen uit tijdvakken, die van het onze in aard verschillen, op het dwaalspoor zullen laten brengen, alsmede de hoop dat de Duitsche staatsmannen zullen inzien dat het in hunne magt staat den omvang en den duur van den, niet door Frankrijk gestichten oorlog te beperken.

Verder berigt de *Moniteur*, dat de generaal Mac Mahon met eene afdeeling Fransche troepen uit Algerie te Genua geland is.

TURYN, 30 April. De Oostenrijksche troepen, die zich bij Pavia vereenigd hadden, zijn bij Gravellona op het Sardinische grondgebied gekomen, ter sterkte van twintig bataillons met acht batterijen. Hunne voorposten stonden heden tegen den middag bij Vespolato. Een sterk Oostenrijksch legercorps rukt op naar Mortara. De Oostenrijkers hebben verscheiden Sardinische vaartuigen op het Lago Maggiore genomen, [illegible] hebben Palanza bezet en de telegraphdraden verbroken. Bij Novara zijn de vijandelijkheden begonnen.

WEENEN, 29 April. Heden is alhier uitgevaardigd een *keizerlijk manifest aan de volkeren van Oostenrijk.*

Hetzelve begint met de woorden:

» Ik heb aan mijn getrouw en dapper leger het bevel gegeven om » een perk te stellen aan de sedert eene reeks van jaren door het na» burig Sardinie gepleegde en thans het toppunt bereikt hebbende » aanrandingen van de onbetwistbare regten mijner kroon en het onge» schonden bestaan des door God mij toevertrouwden Rijks."

In den verderen loop van het manifest wordt gezegd, dat in weerwil der voor tien jaren door Oostenrijk betoonde grootmoedigheid en verzoeningsgezindheid de vijandigheid van Piemont toegenomen is en zich in den laatsten tijd bijzonder door eene overmaat van revolutionaire opruijingen geopenbaard heeft. Daarop wordt van de diplomatieke pogingen tot bemiddeling melding gemaakt en daarbij te kennen gegeven, dat Sardinie's weigering om te ontwapenen de aanwending van het geweld der wapenen noodzakelijk heeft gemaakt.

Met uitdrukkingen vol gevoel worden de rampen des oorlogs geschetst, maar gezegd » dat het hart van den monarch zwijgen moet, waar eer en pligt gebieden."

Dan volgen de woorden:

» Aan de grenzen staat de vijand gewapend, in verband met de partij » der algemeene omwenteling, met het blijkbare plan om Oostenrijks be» zittingen in Italie te vermeesteren. Om hem te ondersteunen stelt de » beheerscher van Frankrijk — zich onder nietige voorwendsels in de » volkenregtelijk geregelde zaken van het Italiaansche schiereiland men» gende — zijne troepen in beweging. Reeds hebben afdeelingen derzelve » de grenzen van Sardinie overschreden."

Na een levendig beroep op de vaderlandsliefde der Oostenrijkers besluit het manifest aldus:

» Wij hopen in dezen strijd niet alleen te zullen staan. De grond » waarop wij strijden is, ook ten koste van het bloed onzer Duitsche » broeders, als eene hunner borstweringen veroverd en tot op onze » dagen behouden. Daar hebben Duitschlands arglistige vijanden ge» meenlijk hun spel begonnen, als zij het er op toelegden om deszelfs » inwendige magt te breken. Het gevoel van zulk een gevaar is ook » nu weder in Duitschland levendig bij allen, bij aanzienlijken en ge» ringen, van de eene grens tot de andere.

» Ik spreek als vorst van het Duitsche bondgenootschap, wanneer » ik op het gemeenschappelijke gevaar opmerkzaam maak en de roem» rijke dagen herinner, toen Europa aan de algemeen ontvlamde » geestdrift zijne bevrijding te danken had. Met God voor het » vaderland!"

WEENEN, 30 April. Hier zijn geene belangrijke berigten van het oorlogstooneel ontvangen. De heer de Banneville, Frankrijks zaakgelastigde bij het Oostenrijksche hof, vertrekt heden of morgen.

De Deensche gezant alhier heeft openlijk het berigt van het sluiten van een bondgenootschap tusschen Frankrijk en Denemarken tegengesproken.

Hier is eene circulaire van den graaf von Buol aan Oostenrijks vertegenwoordigers in het buitenland openbaar gemaakt, waarin de gronden, zoo van diplomatieken als van staatkundigen aard, welke Oostenrijk hebben genoopt om aan Piemont den oorlog te verklaren, worden aangewezen.

TURYN, 30 April. Een van regeringswege bekend gemaakt berigt meldt dat de Oostenrijksche troepen gisteren avond, op onderscheiden punten te gelijk, over den Ticino getrokken zijn, maar dat zij heden nacht niet verder op het Sardinische grondgebied zijn voorwaarts gerukt.

Heden morgen is de Fransche legerafdeeling onder het bevel van den generaal Bouat te Turyn aangekomen. Te Genua landen gedurig Fransche troepen; andere afdeelingen komen over de landgrenzen bij Susa op het Sardinische grondgebied.

Gisteren heeft de Koning met de Fransche generaals Canrobert en Niel de linie van de Dora in oogenschouw genomen.

BERN, 30 April. De Oostenrijkers hebben gisteren Intra en Pallanza, aan het Lago Maggiore, bezet. De naar Zwitserland loopende telegraaphdraden zijn afgesneden. De vijandelijkheden zijn bij Novara begonnen.

TE 'SGRAVENHAGE, TER ALGEMEENE LANDS-DRUKKERIJ.

[illegible]ne stoomboot tot eene andere die-stoomp het kanaal te gebruiken [illegible]e concessie is bepaald.

[illegible] Aan boord van iedere stoomboot moeten zijn:

[illegible]en bevelvoerder;

[illegible]en machinist;

[illegible]en of meer stokers;

[illegible] genoegzaam aantal manschappen.

[illegible] 102. De bevelvoerder heeft de leiding der boot en is verantwoordelijk voor de handhaving van de goede orde en politie aan boord. [illegible] al de maatregelen van voorzorg na, die hij dit reglement [illegible]orgeschreven of hem door de kanaalbeambten en loodsen, in het [illegible] van de kanaalwerken of van de algemeene scheepvaart, worden [illegible]

[illegible] 103. De machinist is belast met het toezigt over en de leiding [illegible] werktuigen. Hij moet in het bijzonder met zorg waken, dat de [illegible]en water naar de ketels voldoende geschiede en elk oogenblik [illegible] verbruik van stoom en elk ander verlies van water opwege, [illegible]immer de wand der ketels ergens gloeijend worde. Hij bestuurt [illegible]ers.

[illegible] machinist en de stokers moeten, ieder voor zooveel hem betreft, [illegible] de maatregelen van [illegible]

[illegible], die bij de wetten en reglementen [illegible] [illegible]erp zijn voorgeschreven.

[illegible] 104. Het is aan een ieder die niet tot de manschappen der boot [illegible] verboden, eenige manoeuvre aan boord te doen of te leiden.

[illegible] 105. Aan boord van de stoombooten moet steeds een register [illegible] zijn, waarvan alle bladzijden door den in de concessie aan[illegible] ambtenaar gekanteekend en gewaarmerkt zijn, en waarin de [illegible]s de bevoegdheid hebben, hunne klagten en aanmerkingen op te [illegible] betrekkelijk den gang der boot, de averijen of ongevallen en [illegible]ag der bemanning.

[illegible] reizigers zijn verpligt die aanmerkingen en klagten te onderteekenen met bijvoeging van hun naam, beroep en woonplaats.

[illegible] register moet aan de besturen der gemeenten, waaronder de plaatsen van vertrek en aankomst, alsmede die waar de stoomboot moet aanleggen, zijn gelegen en aan de ambtenaren van den waterstaat en de [illegible] beambten, zoo dikwijls zij het verlangen, worden vertoond.

[illegible] 106. Aan het register, in het vorig artikel bedoeld, moet steeds [illegible] zijn een uittreksel uit dit reglement, betrekkelijk de stoomvaart, [illegible] afschrift van de concessie tot het oprigten der stoombootdienst, [illegible]en havenmeester voor gezien geteekend.

[illegible] 107. In elk der vertrekken voor reizigers op de stoombooten [illegible] eene lijst van de vrachtprijzen van personen en goederen, [illegible] opgeven de:

[illegible] de plaatsen van vertrek en van aankomst en de tusschenplaatsen [illegible] de booten moeten aanleggen;

[illegible] den gewonen duur der vaart op- of afvarende;

[illegible] [illegible] zich op de tusschenplaatsen ophouden;

[illegible] dat aan boord aanwezig is het in art. 105 bedoeld register met [illegible]ging der in art. 106 vermelde stukken.

[illegible] 108. Het register in art. 105 bedoeld en de stukken die daaraan [illegible] art. 106 moeten gehecht zijn, alsmede de in art. 107 voorgeschreven lijst, moeten in het Nederlandsch, in het Fransch, in het [illegible]sch, in het Hoogduitsch en in het Noordsch zijn gesteld.

[illegible]

[illegible] water [illegible]

[illegible]

[illegible] [illegible] moet, behalve in de [illegible] [illegible] aan de steigers, geschieden door eene kleine brug, van [illegible] naar den oever gelegd.

[illegible] verboden. Zoo bij de aankomst [illegible] stoomboot aan eene algemeene aanlegplaats deze reeds door [illegible] stoombooten is ingenomen, moeten de bevelvoerders van deze over [illegible] booten overlegt geven aan de personen en goederen die van de [illegible] [illegible] daarheen gaan. Zoolang de in- of ontscheping [illegible] moet de werking der stoomtuigen stilstaan.

[illegible] 111. De ondernemers van stoombootdiensten zijn verpligt tot [illegible]ang alleen van die goederen, welke naar de plaats van aankomst [illegible] de plaatsen, waar de boot moet aanleggen, zijn bestemd.

[illegible] 112. De reizigers moeten bij het aan boord komen opgeven, in [illegible] klasse zij eene plaats verlangen, alsmede de plaats, waar zij de [illegible] willen verlaten.

[illegible] van dezen vrachtprijs wordt hun een briefje [illegible]

[illegible] de klasse der plaats, waarvoor zij betaald hebben;

[illegible] den dag der betaling en het bedrag daarvan;

[illegible] de plaats waar zij op de boot kwamen en die, waar zij haar [illegible] verlaten.

[illegible] 113. De vrachtgoederen moeten zoo noodig vergezeld zijn van [illegible]ringen of bewijzen, die voor de plaatselijke belastingen of de in- [illegible] gaande regten worden gevorderd.

[illegible] vrachtgoederen daarvan niet behoorlijk zijn voorzien, kunnen [illegible] worden.

[illegible] waarover met de ambtenaren der plaatselijke belasting [illegible] uitgaande regten verschil ontstaat, dat de vaart [illegible] [illegible] achter gelaten worden.

[illegible], die ten gevolge van niet-voldoening aan de [illegible] de plaatselijke belastingen of de in- en uitgaande [illegible] eenig verwijl [illegible] veroorzaken, mogen evenens worden [illegible], in welk [illegible] noch op de teruggaaf van de betaalde [illegible], noch op [illegible] vergoeding van den ondernemer der [illegible] [illegible]

[illegible] 115. De vertrekken, voor de reizigers bestemd, moeten zoodra [illegible] donker wordt verlicht, en zoowel in het najaar of voorjaar als in [illegible] weer verwarmd worden.

[illegible] Koninklijk besluit van 9 December 1840 [illegible]

Art. 117. Onverminderd hetgeen in art. 14 is voorgeschreven kan de bevelvoerder den gang der boot tot eene snelheid van [illegible] in de minuut doen verminderen, bij het varen door bruggen, [illegible] sluizen, in de havens alsmede bij het naderen van, of varen langs de liggende of varende schepen en vlotten, uitbaggeringen of kanaalwerken die gemaakt of hersteld worden.

In [illegible] moet hij bovendien zich gedragen naar hetgeen in het belang der onderhanden werken wordt bevolen door den beambte onder wiens toezigt die werken worden uitgevoerd.

De [illegible] kunnen wijders vorderen, dat de bevelvoerder den gang der boot doe verminderen, bij de plaatsen, waar dit [illegible] het [illegible] van den hoofdingenieur van den waterstaat [illegible] stand der dijken of kanaalbooden wordt geëischt.

Art. 118. Het is verboden wegens vervoer van personen en goederen meer [illegible] de verschuldigde vracht te vorderen.

Zoo behoorlijk wordt bewezen, dat dit herhaaldelijk geschiedt, wordt de concessie ingetrokken.

Art. 119. De bepalingen van dit reglement zijn ook van toepassing op [illegible]

[illegible] de bepalingen [illegible] voorgaande artikelen [illegible] [illegible] diensten tot geregeld vervoer van personen en goederen [illegible] ook verbonden voor andere schepen, die tot gelijke dienst zijn bestemd, voor zoo ver die bepalingen daarop van toepassing kunnen zijn.

TITEL II.

BEPALINGEN TER INSTANDHOUDING VAN HET KANAAL EN HETGEEN ER TOE BEHOORT.

Art. 121. Het is, behoudens verkregen regten, verboden:

1°. Zonder vergunning van den Minister van Binnenlandsche Zaken:

a. water uit het kanaal af te leiden of daarop nieuwe waterleidingen te doen uitloopen;

b. hetzij op den bodem van het kanaal hetzij op, door of langs de bermen, bermsloten, jaagpaden, dijken en verdere gronden tot het kanaal behoorende, eenig werk uit te voeren, iets op te rigten of planten, eenige doorgraving te maken, riolen aan te leggen of bestaande geheel of ten deele te digten;

2°. Zonder vergunning van den Commissaris des Konings, hetzij op den bodem van het kanaal, hetzij op, door of langs de bermen, bermsloten, jaagpaden, dijken en verdere gronden tot het kanaal behoorende eenige aanlegplaats, los- of laadplaats, trap, stoep, steiger, voetpad, of brug te maken.

Art. 122. Binnen den afstand van vijf palm, gemeten uit den buitenkant der bermsloten of andere scheidingslijnen tusschen de gronden van het kanaal en de naastbij gelegen bijzondere eigendommen, [illegible] geene heggen, en binnen den afstand van twee el, op gelijke wijze gemeten, mogen geene hoog opschietende boomen geplant worden.

Art. 123. Het is verboden het gebruik der jaagpaden, dijken of bermen van het kanaal op welke wijze ook te belemmeren; in het kanaal, de bermsloten, de sluizen, bruggen of eenig ander deel van het kanaal iets te werpen, te laten vallen of loopen, dat de doorvaart kan belemmeren, aan de schepen schade doen of den loop van het water [illegible]

[illegible] op de zijwegen of bermen langs het [illegible]

[illegible] plaatsen [illegible] bermen, [illegible] [illegible] bepalingen, [illegible] en [illegible] [illegible] kanaal behoort, te bewaren [illegible] te belemmeren.

Art. 124. Zoo van eenig [illegible] in het kanaal [illegible] of [illegible] [illegible] wordt, is de bevelvoerder, zoo hij het zelf niet [illegible] [illegible] of kan vinden, gehouden onverwijld opgave van het verlies [illegible] doen aan den naastbijzijnde havenmeester of aan eenig ander kanaalambtenaar, ten einde tot het verder opzoeken toestemming te erlangen [illegible] den [illegible] het voorwerp ten koste van [illegible] [illegible] schriftelijk [illegible] [illegible] [illegible] bepalingen van Titel VII [illegible] Wetboek van Koophandel en [illegible] Koninklijk besluit van den [illegible] Augustus 18[illegible] (Staatsblad [illegible])

Art. 125. Het is verboden op de bermen, dijken [illegible] [illegible] verdere gronden tot het kanaal behoorende, goed te leggen of op te laden om te bleeken of te droogen.

Art. 126. Het is verboden zonder uitdrukkelijke vergunning van den Commissaris des Konings, de jaagpaden, de dijken en de verdere gronden van het kanaal, voor zooveel zij niet tot openbare wegen ten dienste [illegible] zijn bestemd, te berijden. Dit mag alleen geschieden met [illegible] [illegible] de [illegible] vervoerende ambtenaren van den waterstaat [illegible] kanaalbeambten, alsmede met wagens waarmede bouwstoffen voor [illegible] uitvoering van kanaalwerken worden vervoerd [illegible] ingenieur van den waterstaat met het beheer van het kanaal [illegible] [illegible] hebben of erlangen, voor zoover het [illegible] betreft [illegible] dat zij zich [illegible]

Art. 127. [illegible] dijken, jaagpaden en verdere gronden [illegible] kanaal [illegible] [illegible], van welken aard ook, [illegible] [illegible] dan met schriftelijke vergunning [illegible] [illegible] Van deze bepalingen zijn uitgezonderd de verpachtingen [illegible] [illegible] andere bepalingen mogten zijn of worden vastgesteld.

Art. 128. De paarden, aangespannen of niet, en het vee [illegible] [illegible] of wachter [illegible] de gronden tot het kanaal behoorende [illegible] [illegible] ten koste van [illegible] [illegible] overtreding van dit reglement [illegible] [illegible] terrein tot het kanaal [illegible]

4°. eene stoomboot tot eene andere dienst op het kanaal te gebruiken dan in de concessie is bepaald.

Art. 101. Aan boord van iedere stoomboot moeten zijn:

1°. een bevelvoerder;

2°. een machinist;

3°. een of meer stokers;

4°. een genoegzaam aantal manschappen.

Art. 102. De bevelvoerder heeft de leiding der boot en is verantwoordelijk voor de handhaving van de goede orde en politie aan boord.

Hij komt al de maatregelen van voorzorg na, die bij dit reglement zijn voorgeschreven of hem door de kanaalbeambten en loodsen, in het belang van de kanaalwerken of van de algemeene scheepvaart, worden bevolen.

Art. 103. De machinist is belast met het toezigt over en de leiding van de werktuigen. Hij moet in het bijzonder met zorg waken, dat de toevoer van water naar de ketels voldoende geschiede en elk oogenblik tegen het verbruik van stoom en elk ander verlies van water opwege, opdat nimmer de wand der ketels ergens gloeijend worde. Hij bestuurt de stokers.

De machinist en de stokers moeten, ieder voor zooveel hem betreft, bij de behandeling van de werktuigen en het vuur, de maatregelen van voorzorg in acht nemen, die bij de wetten en reglementen nopens dit onderwerp zijn voorgeschreven.

Art. 104. Het is aan een ieder die niet tot de manschappen der boot behoort verboden, eenige manoeuvre aan boord te doen of te leiden.

Art. 105. Aan boord van de stoombooten moet steeds een register voorhanden zijn, waarvan alle bladzijden door den in de concessie aangewezen ambtenaar gekantteekend en gewaarmerkt zijn, en waarin de reizigers de bevoegdheid hebben, hunne klagten en aanmerkingen op te teekenen betrekkelijk den gang der boot, de averijen of ongevallen en het gedrag der bemanning.

De reizigers zijn verpligt die aanmerkingen en klagten te onderteekenen, met bijvoeging van hun naam, beroep en woonplaats.

Dit register moet aan de besturen der gemeenten, waaronder de plaatsen van vertrek en aankomst, alsmede die waar de stoomboot moet aanleggen, zijn gelegen en aan de ambtenaren van den waterstaat en de kanaalbeambten, zoo dikwijls zij het verlangen, worden vertoond.

Art. 106. Aan het register, in het vorig artikel bedoeld, moet steeds gehecht zijn een uittreksel uit dit reglement, betrekkelijk de stoomvaart, en een afschrift van de concessie tot het oprigten der stoombootdienst, door een havenmeester voor gezien geteekend.

Art. 107. In elk der vertrekken voor reizigers op de stoombooten moet hangen eene lijst van de vrachtprijzen van personen en goederen, tevens opgevende:

a. de plaatsen van vertrek en van aankomst en de tusschenplaatsen waar de booten moeten aanleggen;

b. den gewonen duur der vaart op- of afvarende;

c. hoe lang de booten zich op de tusschenplaatsen ophouden;

d. dat aan boord aanwezig is het in art. 105 bedoeld register met bijvoeging der in art. 106 vermelde stukken.

Art. 108. Het register in art. 105 bedoeld en de stukken die daaraan ingevolge art. 106 moeten gehecht zijn, alsmede de in art. 107 voorgeschreven lijst, moeten in het Nederlandsch, in het Fransch, in het Engelsch, in het Hoogduitsch en in het Noordsch zijn gesteld.

Art. 109. De kanaalbeambten zijn bevoegd zich ten allen tijde te verzekeren, dat de bevelvoerder, de machinist en minstens één stoker zich aan boord bevinden, dat de boot niet zoo zwaar is geladen, dat de waterlijn onder water geraakt, en dat de veiligheidskleppen niet zijn bezwaard.

Art. 110. De in- en ontscheping van personen moet, behalve in de schutkolken en aan de steigers, geschieden door eene kleine brug, van de boot naar den oever gelegd.

Het gebruik van losse planken is verboden. Zoo bij de aankomst eener stoomboot aan eene algemeene aanlegplaats deze reeds door andere stoombooten is ingenomen, moeten de bevelvoerders van deze over hunne booten overtogt geven aan de personen en goederen, die van de andere boot komen of daarheen gaan. Zoolang de in- of ontscheping duurt moet de werking der stoomtuigen stilstaan.

Art. 111. De ondernemers van stoombootdiensten zijn verpligt tot inneming alleen van die goederen, welke naar de plaats van aankomst of naar de plaatsen, waar de boot moet aanleggen, zijn bestemd.

Art. 112. De reizigers moeten bij het aan boord komen opgeven, in welke klasse zij eene plaats verlangen, alsmede de plaats, waar zij de boot willen verlaten.

Tegen de voldoening van dezen vrachtprijs wordt hun een briefje gegeven, meldende:

1°. de klasse der plaats, waarvoor zij betaald hebben;

2°. den dag der betaling en het bedrag daarvan;

3°. de plaats waar zij op de boot kwamen en die, waar zij haar willen verlaten.

Art. 113. De vrachtgoederen moeten zoo noodig vergezeld zijn van verklaringen of bewijzen, die voor de plaatselijke belastingen of de in- en uitgaande regten worden gevorderd.

Zoo de vrachtgoederen daarvan niet behoorlijk zijn voorzien, kunnen zij geweigerd worden.

Goederen waarover met de ambtenaren der plaatselijke belasting of die der in- en uitgaande regten verschil ontstaat, dat de vaart kon vertragen, mogen achter gelaten worden.

Art. 114. De reizigers, die ten gevolge van niet-voldoening aan de voorschriften nopens de plaatselijke belastingen of de in- en uitgaande regten eenig verwijl zouden veroorzaken, mogen eveneens worden achtergelaten, in welk geval zij echter noch op de teruggaaf van de betaalde vracht, noch op eenige andere vergoeding van den ondernemer der stoombootdienst aanspraak hebben.

Art. 115. De vertrekken, voor de reizigers bestemd, moeten zoodra het donker wordt verlicht, en zoowel in het najaar of voorjaar als in den winter verwarmd worden.

In het paviljoen of de eerste kajuit mag niet worden gerookt.

Art. 116. De bevelvoerder moet de klok doen luiden of de stoomfluit doen werken:

1°. bij het naderen der bruggen, sluizen en de plaatsen, waar de boot moet aanleggen;

2°. op de gedeelten van het kanaal waar de ontmoeting van twee vaartuigen ongelukken kan veroorzaken;

3°. gedurende de vaart bij mistig weder, ingevolge art. 11 van het Koninklijk besluit van 9 December 1845 (*Staatsblad* n°. 68).

Art. 117. Onverminderd hetgeen in art. 14 is voorgeschreven, moet de bevelvoerder den gang der boot tot eene snelheid van hoogstens 100 el in de minuut doen verminderen, bij het varen door bruggen, in en uit sluizen, in de havens alsmede bij het naderen van of varen langs stilliggende of varende schepen en vlotten, uitbaggeringen of kanaalwerken, die gemaakt of hersteld worden.

In het laatste geval moet hij bovendien zich gedragen naar hetgeen in het belang der onderhanden werken wordt bevolen door den beambte onder wiens toezigt die werken worden uitgevoerd.

De kanaalbeambten kunnen wijders vorderen, dat de bevelvoerder den gang der boot doe verminderen, bij de plaatsen, waar dit volgens het gevoelen van den hoofdingenieur van den waterstaat door den toestand der dijken of kanaalboorden wordt geëischt.

Art. 118. Het is verboden wegens vervoer van personen en goederen meer dan de verschuldigde vracht te vorderen.

Zoo behoorlijk wordt bewezen, dat dit herhaaldelijk geschiedt, wordt de concessie ingetrokken.

Art. 119. De bepalingen van dit reglement zijn ook van toepassing op de reeds bestaande stoombootdiensten.

Art. 120. De bepalingen der voorgaande artikelen betrekkelijk de stoombootdiensten tot geregeld vervoer van personen en goederen, zijn ook verbindend voor andere schepen, die tot gelijke dienst zijn bestemd, voor zoo ver die bepalingen daarop van toepassing kunnen zijn.

TITEL II.

BEPALINGEN TER INSTANDHOUDING VAN HET KANAAL EN HETGEEN ER TOE BEHOORT.

Art. 121. Het is, behoudens verkregen regten, verboden:

1°. Zonder vergunning van den Minister van Binnenlandsche Zaken;

a. water uit het kanaal af te leiden of daarop nieuwe waterleidingen te doen uitloopen;

b. hetzij op den bodem van het kanaal, hetzij op, door of langs de bermen, bermslooten, jaagpaden, dijken en verdere gronden tot het kanaal behoorende, eenig werk uit te voeren, iets op te rigten of te planten, eenige doorsnijding te maken, riolen aan te leggen of bestaande geheel of ten deele te digten;

2°. Zonder vergunning van den Commissaris des Konings, hetzij op den bodem van het kanaal, hetzij op, door of langs de bermen, bermslooten, jaagpaden, dijken en verdere gronden tot het kanaal behoorende, eenige aanleg-, los- of ladingplaats, trap, stoep, steiger, voetpad, oprid of leuning te maken.

Art. 122. Binnen den afstand van vijf palm, gemeten uit den buitenkant der bermslooten of andere scheidingslijnen tusschen de gronden van het kanaal en de naastbij gelegen bijzondere eigendommen, mogen geene heggen, en binnen den afstand van twee el, op gelijke wijze gemeten, mogen geene hoog opschietende boomen geplant worden.

Art. 123. Het is verboden het gebruik der jaagpaden, dijken of boorden van het kanaal op welke wijze ook te belemmeren; in het kanaal of de bermslooten, de sluizen, bruggen of eenig ander deel van het kanaal iets te werpen, te laten vallen of loopen, dat de doorvaart kan belemmeren, aan de schepen schade doen of den loop van het water kan hinderen.

Ook is het verboden aan of op de zijwegen of bermen langs het kanaal eenig vuilnis te werpen, of daarop ankers, kettingen, kabels, booten of andere voorwerpen te plaatsen, alsmede de bermen, dijken, jaagpaden, kunstwerken, beplantingen, rietgewas en hetgeen verder tot het kanaal behoort, te berooven, beschadigen of bederven.

Art. 124. Zoo van eenig schip in het kanaal een anker of touw verloren wordt, is de bevelvoerder, zoo hij het zelf niet onmiddellijk opvischt of kan vinden, gehouden onverwijld opgave van het verlorene te doen aan den naastbijzijnde havenmeester of aan eenig ander kanaalbeambte, ten einde tot het verder opvisschen toestemming te erlangen, of opdat deze alsdan het voorwerp ten koste van den bevelvoerder doe opvisschen en het hem na terugontvangst dezer kosten, uitreike.

Aan ieder ander is het visschen naar blinde ankers, touwen, of andere voorwerpen verboden behoudens aan hen die daartoe schriftelijk door den havenmeester of de kanaalbeambten zijn gemagtigd.

Indien touwen, blinde ankers, kettingen of andere gezonken voorwerpen van eenige waarde, bij het dreggen of ligten van ankers als anderzins worden opgehaald, moet daarvan aan den havenmeester kennis worden gegeven, opdat het bergloon kunne worden genoten, ingevolge de bepalingen van Titel VII, 2de boek van het Wetboek van Koophandel en het Koninklijk besluit van den 23sten Augustus 1852 (*Staatsblad* n°. 141).

Art. 125. Het is verboden op de bermen, dijken, kunstwerken, en hetgeen verder tot het kanaal behoort, goed te leggen of op te hangen om te bleeken of te droogen.

Art. 126. Het is verboden zonder uitdrukkelijke vergunning van den Commissaris des Konings, de jaagpaden, de dijken en de verdere gronden van het kanaal, voor zooveel zij niet tot openbare wegen ten dienste van allen zijn bestemd, te berijden. Dit mag alleen geschieden met jaagpaarden, met de rijtuigen vervoerende ambtenaren van den waterstaat of kanaalbeambten, alsmede met wagens waarmede bouwstoffen voor de uitvoering van kanaalwerken worden vervoerd, mits daartoe van den ingenieur van den waterstaat met het beheer van het kanaal belast, vergunning is bekomen, en eindelijk ook met de rijtuigen van landeigenaren, die regt van uitweg hebben of erlangen, voor zoover het terrein betreft, waarover dat regt zich uitstrekt.

Art. 127. Op de bermen, dijken, jaagpaden en verdere gronden tot het kanaal behoorende, mag geen vee, van welken aard ook, weiden, loopen of gedreven worden, dan met schriftelijke vergunning van den havenmeester. Van deze bepalingen zijn uitgezonderd de verpachte gronden waaromtrent andere bepalingen mogten zijn of worden vastgesteld.

Art. 128. De paarden, aangespannen of niet, en het vee, zonder geleider of wachter, op de gronden tot het kanaal behoorende, gevonden, worden aangehouden en geschut, ten koste van den daarop regthebbende, die daarenboven wegens overtreding van dit reglement straf beloopt.

Art. 129. Nergens mag op eenig terrein tot het kanaal behoorende, hout, steen, kalk, eene andere bouwstof, ballast, mest of wat ook, noch uit vaartuigen geloste of ter lading bestemde goederen worden nedergelegd, dan met schriftelijke vergunning van den ingenieur van den waterstaat, met het beheer van het kanaal belast. In de vergunning,

die in allen geval slechts voor een daarin te bepalen termijn geldend is, wordt vermeld binnen welken tijd de bouwstoffen en goederen moeten worden opgeruimd. Des noodig wordt daarin ambtshalve voorzien, en naar mate de hoofdingenieur dit geraden oordeelt, worden die goederen en bouwstoffen op kosten van den eigenaar naar eenig ander terrein van het kanaal waar zij niet hinderen vervoerd, of wel in het openbaar verkocht, met inachtneming der bepalingen van de drie laatste zinsneden van art. 40.

Art. 130. Het is verboden de uit schepen geloste of ter lading bestemde goederen langer dan veertien dagen op eene gewone laad- en losplaats te laten liggen.

Goederen die langer dan dezen tijd aldaar blijven liggen zonder schriftelijke vergunning van den hoofdingenieur van den waterstaat, worden ambtshalve op kosten van den overtreder weggevoerd.

Art. 131. De wal, oever, gewone laad- en losplaats of eenige andere kanaalgrond mag niet tot verkoopplaats worden gebezigd.

Art. 132. Het is verboden over de kanaalbruggen anders dan stapvoets te rijden en ze over te trekken, voor dat zij geheel gesloten zijn.

Art. 133. Het is aan ieder verboden eene brug te wippen, te draaijen, te openen of te sluiten, de sluisdeuren te openen of te sluiten, schuiven of schotbalken te ligten, of tot het een of ander de hand te bieden, ten zij met toestemming of op uitdrukkelijk verzoek van de kanaalbeambten.

TITEL III.

BIJZONDERE BEPALINGEN BETREKKELIJK HET GEBRUIK VAN HET KANAAL EN ZIJNE HAVENS.

Art. 134. Zoodra een schip op eene der havens van het kanaal gekomen is, moet de schipper of bevelvoerder zich bij den betrokken havenmeester vervoegen om diens bevelen te ontvangen met betrekking tot de plaatsing en behandeling van het schip, de doorschutting enz.

Art. 135. Het is verboden op de rivieren de Nieuwe Maas en het Haringvliet binnen den afstand van 60 el uit de hoofden van het kanaal schepen of vlotten te leggen of te doen leggen.

Art. 136. De ligplaatsen der schepen worden door den betrokken havenmeester aangewezen.

Geen schip mag zonder vergunning eene andere ligplaats innemen.

Geene ankers mogen van de schepen in of langs de havens worden uitgebragt om er aan te verhalen of stil te liggen.

Daartoe worden de aanwezige meerpalen of dukdalven gebruikt.

Art. 137. De binnenlandsche vaartuigen moeten voor de zeeschepen, en deze voor de schepen van 's Rijks Marine plaats maken, naar mate de havenmeester dit oordeelt noodig te zijn.

Art. 138. Geene schepen mogen met volle zeilen of het volle stoomvermogen eene der havens aandoen. Zij moeten hunnen gang buiten de havens reeds zoodanig minderen, dat die, in de havens zoo gering mogelijk zij.

De schepen moeten zoodra zij binnen de hoofden zijn gekomen de ra's toppen en langscheeps brassen en de kluiverboomen en jaaghouten inhalen onverminderd de bepalingen vervat in artt. 2 en 6 van dit reglement.

Het staat echter aan de havenmeesters vrij in sommige gevallen vrijstelling te verleenen van het inhalen der kluiverboomen en jaaghouten. De schade die daardoor mogt gevaren worden, blijft voor rekening van den schipper of bevelvoerder.

Art. 139. Het is verboden aan boord van de in de havens of het kanaal liggende schepen, kanon-, geweer- of pistoolschoten te lossen of vuurwerk af te steken.

Art. 140. Onverminderd de verpligting tot naleving der overige bepalingen der wet van 26 Januarij 1815, (*Staatsblad* n°. 7), zijn de schippers of bevelvoerders, krachtens art. 35 dier wet, op de daarbij bepaalde boete van vijf honderd gulden verpligt, dadelijk bij aankomst in de haven, aan den havenmeester opgaaf te doen van de hoeveelheid buskruid of vuurwerken die zij aan boord hebben, onverschillig of het voor eigen gebruik dan wel voor den handel is bestemd.

Op de eerste aanvraag van den havenmeester, moeten de schippers of bevelvoerders dat buskruid en die vuurwerken afgeven, opdat een en ander onder militair geleide in 's Rijks magazijn kunne worden geborgen.

In geval van weigering, kan de betrokken havenmeester, onverminderd de wegens overtreding dier wetsbepaling beloopen straf, aan zijn bevel tot afgifte, ten koste van den onwillige, des noods ondersteund door den sterken arm, gevolg doen geven.

Het kruid en de vuurwerken worden aan de schippers en bevelvoerders bij het verlaten der haven, op hunne aanvraag terug gegeven.

De kosten voor het van boord halen en weder aan boord terug brengen bedragen:

wegens het militair geleide: voor den onderofficier of conducteur f 0.75, voor den marinier of soldaat f 0.50, voor elke hoeveelheid buskruid, meer dan 25 Nederlandsche ponden bedragende; beneden die hoeveelheid geschiedt het vervoer zonder militair geleide en derhalve kosteloos;

wegens het opbergen:

voor elk vat, kist of kollie, waarin zich buskruid of vuurwerken bevinden, $7\frac{1}{2}$ cent als magazijns-werkgeld.

Deze belooning, strekkende ten bijzonderen voordeele van hen, die het geleide uitmaken of met het bergen zijn belast, is, zoowel bij het afgeven als bij het terugbrengen, verschuldigd, en moet door den schipper of bevelvoerder aan den havenmeester worden voldaan.

De schepen die slechts één of hoogstens twee etmalen in de haven of het kanaal vertoeven, om weder naar de reede of naar zee te gaan, kunnen van het aan wal brengen van hun buskruid en hunne vuurwerken door den havenmeester worden vrijgesteld.

De schippers of bevelvoerders zijn in geval van vrijstelling verpligt de voorzorgen te nemen, welke de havenmeester ter voorkoming van onheilen noodig acht.

Het al dan niet inschepen en het aan boord houden van buskruid op de oorlogsschepen, wordt alleen door den directeur en kommandant der Marine, of bij diens afwezigheid door den officier met het kommandement belast, geregeld, die daarvan den havenmeester doet kennis geven, opdat deze bij het vervoer van buskruid, vuurwerken of schietkatoen op de koopvaardijschepen waarlangs het wordt vervoerd, de vereischte maatregelen van voorzigtigheid doe nemen.

Wijders kan de inlading van buskruid, vuurwerken of schietkatoen in een in de haven liggend schip door den havenmeester worden verboden, zoodra hem dit voor de veiligheid der rijkswerken of der overige in de haven liggende schepen noodig voorkomt.

Na de inlading moet het schip, zoodra dit door den havenmeester wordt bevolen, de haven verlaten, bij gebreke waarvan het voor rekening van den schipper of bevelvoerder door de zorg van den havenmeester uit de haven wordt verwijderd.

Het wordt voorts aan de schippers of bevelvoerders van schepen, welke uitsluitend met buskruid zijn geladen, uitdrukkelijk verboden, om zonder schriftelijke vergunning van den havenmeester, eene ligplaats in het kanaal of zijne havens in te nemen.

Art. 141. Niemand mag brandende of ligt ontvlambare stoffen, zoo als pek, teer, harpuis, olie en talk aan boord koken, smelten of warmen.

Op aanvraag van den schipper of bevelvoerder, wijst de havenmeester daartoe eene geschikte plaats aan.

Art. 142. Niemand mag eenige ballast, zand, steen of andere zinkbare stoffen, van welken aard ook, in het kanaal of de havens over boord werpen.

Zoodanige voorwerpen moeten op last der kanaalbeambten, dadelijk door of van wege den betrokken schipper of bevelvoerder, of bij nalatigheid ten zijnen koste opgevischt worden. Ook is het verboden langs de havenboorden, aan of op de zijwegen of bermen langs het kanaal of de havens eenig vuilnis te werpen of daarop ankers, kettingen, kabels, booten of andere voorwerpen te plaatsen.

De schippers of bevelvoerders moeten zorgen, dat geene ligters, vlotten of balken bij hunne schepen in gebruik zich los of ongemeerd bevinden.

Het is verboden eenig voorwerp uit de schepen op de boorden of zijpaden der havens te brengen of te ontladen dan met schriftelijke vergunning van den havenmeester.

Art. 143. Bij het laden of lossen van de schepen mag geene versperring van wegen of bermen, noch beschadiging van boorden plaats hebben.

Bij lossing of lading van zand, ballast, graan, steenkolen of andere soortgelijke voorwerpen moeten de schippers of bevelvoerders een zeil of kleed van den wal op het scheepsboord of van het eene op het andere schip leggen.

Wanneer schepen naast elkander zijn geplaatst, moet men door het uitbrengen van trossen of ankers de vereischte voorzorgen nemen, dat de ligters ter zijde der meer binnenwaarts gelegene schepen, bestemd voor de lading of lossing geene schade kunnen bekomen.

De bevelvoerders der naast elkander liggende schepen zijn verpligt, ten gerieve van elkander de noodige ruimte te maken tot het bezigen van ligters.

Art. 144. Bij plaatshebbende herstellingen en vernieuwingen van de havenwerken of uitdiepingen der havens zijn de schippers of bevelvoerders verpligt te zorgen, dat geene schade aan de daarbij gebezigde steigers, heijen, bokken of andere werktuigen, noch aan de vaartuigen worde toegebragt. Bij zoodanige schade wordt gehandeld ingevolge artt. 172, 173 en 174.

Voorts mag geen touwwerk of kettingen aan deze steigers enz. vastgemaakt of het schip daartegen of tegen de glooijingen door uithouders gestut worden.

Art. 145. Tusschen zons-onder- en opgang mogen op geene in de havens of in het kanaal liggende schepen klokken geluid worden, dan in geval van brand of ander onheil aan boord van eenig schip; als wanneer het luiden als een teeken van onheil en als een roep om hulp wordt aangemerkt.

Art. 146. Aan boord van elk schip in de havens of het kanaal moet de schipper of bevelvoerder des nachts behoorlijk wacht op het dek doen houden.

Art. 147. De schipper of bevelvoerder van ieder schip is op zijne verantwoordelijkheid verpligt alles in het werk te stellen wat tot voorkoming van brand op het vaartuig kan dienen. Hij zorgt dat van 1°. April tot 31 October, des avonds ten 9 ure, alle vuren in de kombuizen en op gevaarlijke plaatsen uitgedaan zijn, en zonder buitengewone noodzakelijkheid, vóór des ochtends 5 ure niet weder worden ontstoken, en dat van 1°. November tot 31 Maart de gemelde vuren des avonds ten 8 ure uitgedaan zijn, en buiten volstrekte noodzakelijkheid niet vóór des ochtends 6 ure weder worden ontstoken.

Voor die buitengewone gevallen moet schriftelijke toestemming van den havenmeester worden verkregen en alsdan bij het vuur steeds eene behoorlijke wacht gehouden worden.

Voorts moeten vóór middernacht het licht en de kleine vuren zijn uitgedaan, en ook deze niet dan op de bovengemelde tijdstippen weder onttoken worden, met uitzondering van één licht, dat in een behoorlijk besloten lantaarn brandende mag worden gehouden.

Art. 148. De schipper of bevelvoerder op wiens schip brand is ontstaan, moet dadelijk de klok van het schip doen luiden en een man zijner equipage onder aanhoudend geroep van brand, afzenden naar den havenmeester.

De schippers of bevelvoerders der overige schepen, die niet zoo digt bij den brand liggen dat de bemanning tot eigen behoud dadelijk werkzaam moet zijn, zetten zoo veel manschappen als eenigzins kunnen gemist worden aan wal, die zich naar het brandspuitmagazijn begeven, ten einde zoo noodig bij het aanvoeren der brandspuiten behulpzaam te zijn, en overigens te verrigten wat de burgemeester of de havenmeester en bij hunne afwezigheid de kanaalbeambten tot wering van verdere onheilen en ter spoedige blussching, noodig oordeelen.

Art. 149. De schippers of bevelvoerders die met hun schip de haven of het kanaal willen verlaten, geven daarvan vooraf kennis aan den havenmeester die alsdan bepaalt welk schip het eerst moet verhalen.

Art. 150. Zoogenaamde bijleggers, benevens alle andere vaartuigen, die zich, ter beoordeeling van den betrokken havenmeester, te lang in eene der havens ophouden, zullen op de eerste aanzegging van den havenmeester in het kanaal schutten en zich behoorlijk vastmeeren, waar dit hun zal worden aangewezen. De daarvoor verschuldigde schutgelden zullen door de gezagvoerders worden betaald, en zonder dat, zal het schip niet weder uit het kanaal worden geschut.

Art. 151. Alle uit het kanaal uit een der havens geschutte schepen zullen onmiddellijk of zoodra mogelijk de haven verlaten; schepen die op bekomen lastgeving van den betrokken havenmeester niet aan deze bepaling voldoen, zullen voor iederen dag, dat zij in een der havens vertoeven, aan liggeld betalen tien gulden (f 10).

Art. 152. Om uitgaande schepen de gelegenheid te geven de havens te verlaten, of als er gespuid wordt, zal door de sluiswachters de *roode vlag* van het oostelijk havenhoofd geheschen worden, en in het laatste geval tevens eene *witte vlag*, met het woord *spui* er in, van de sluiswachterswoning waaijen.

In beide gevallen is het verboden met de schepen nader aan de haven te komen dan op drie kwart kabellengte, gerekend van uit den omtrek der havenhoofden.

Wanneer de monding van eene der havens door schepen verstopt of versperd is, zal de *gele vlag* van het oostelijke havenhoofd geheschen worden.

Alsdan is het verboden op de haven te zeilen, doch is het geoorloofd om, na geankerd te zijn, met trossen daarop te halen.

Art. 153. Bij het invallen van vorst of bij aanhoudende tegenwinden zullen de schepen die zich dan in de buitenhavens mogten bevinden en naar see bestemd zijn, op het eerste bevel van den havenmeester moeten worden gebragt naar de reede of worden verhaald en geschut om in de scheepskom of de binnenbassins te worden geborgen, zoo als dit door den havenmeester zal worden geregeld.

De schepen die in dat geval geschut zijn en weder geschut moeten worden, zullen slechts eenmaal verpligt zijn daarvoor schutgeld te betalen.

Wanneer bij besloten water schepen binnenvallen, die men evenens verlangt te schutten om eene ligplaats te verkrijgen in de scheepskom te Hellevoetsluis, zoo zal door inijzing daartoe gelegenheid worden verschaft.

Art. 154. De havenmeester is verpligt laatstgenoemde schepen (ongeacht hunne grootte) achter elkander te doen liggen in dien zin, dat het eerst doorgeschutte vaartuig altijd vooraan blijve, en zoo bij opvolging. Hij moet zorgen dat de schepen onderling op zoodanigen afstand geplaatst worden als hij noodig acht, om in geval van brand op een der bodems, zoo mogelijk de verspreiding daarvan te voorkomen.

Art. 155. De schepen, die reeds in een daartoe gemaakt slop liggen, moeten, nadat daartoe gelegenheid is verschaft, op de eerste aanmaning van den betrokken havenmeester hooger op het kanaal verhalen, ten einde plaats te maken voor de schepen die achtervolgens naar binnen schutten.

Art. 156. De schepen die verpligt worden hooger op het kanaal te verhalen, mogen met toestemming van den havenmeester aan de oostzijde van het kanaal worden gemeerd met kettingen of trossen, op de wijze door hem te bepalen.

De schade door het niet opvolgen der gegeven bevelen veroorzaakt, komt voor rekening van den schipper of bevelvoerder van het schip, dat de schade heeft aangebragt.

Art. 157. De havenmeesters moeten het slop ook in de tusschenruimte, die de schepen van elkander liggen, behoorlijk doen openhouden, ten einde alle noodeloos verwijl bij het opvaren der schepen voor te komen. Ook zorgen zij dat de buitenhavens tot het doorschutten van schepen steeds open worden gehouden.

Art. 158. De schipper of bevelvoerder is desniettemin verpligt, rondom zijn vaartuig de opening te houden van een el, zoo als is bepaald bij art. 24 van dit reglement.

Art. 159. De kosten van inijzing aan den havenmeester te betalen, worden bepaald als volgt:

voor	schepen	beneden de			20	ton	f	5.
»	»	van	20	tot	30	»	»	7.
»	»	»	30	»	40	»	»	9.
»	»	»	40	»	50	»	»	11.
»	»	»	50	»	75	»	»	15.
»	»	»	75	»	100	»	»	19.
»	»	»	100	»	150	»	»	25.
»	»	»	150	»	200	»	»	30.
»	»	»	200	»	250	»	»	35.
»	»	»	250	»	300	»	»	40.
»	»	»	300	»	350	»	»	45.
»	»	»	350	»	400	»	»	50.
»	»	»	400	»	450	»	»	55.
»	»	»	450	»	500	»	»	60.
»	»	»	500	»	550	»	»	65.
»	»	»	550	»	600	»	»	70.
»	»	»	600	»	650	»	»	75.
»	»	»	650	»	700	»	»	80.
»	»	»	700	»	750	»	»	85.
»	»	»	750	»	800	»	»	90.
»	»	»	800	»	850	»	»	95.
»	»	»	850	»	900	»	»	100.
»	»	»	900	»	950	»	»	105.
»	»	»	950	»	1000	»	»	110.
»	»	»	1000	»	1050	»	»	115.
»	»	»	1050	»	1100	»	»	120.
»	»	boven de			1100	»	»	125.

Art. 160. De kosten bij het vorig artikel bepaald, moeten door de schippers of bevelvoerders voldaan worden voor dat de schepen weder worden geschut.

Art. 161. Zoodra bij invallenden dooi het belang der scheepvaart vordert, dat het ijs in het kanaal worde gebroken en opgeruimd, wordt daarop door den eerstaanwezenden ambtenaar bij de werken van het kanaal, in overleg met den havenmeester orde gesteld.

Art. 162. De kosten der doorijzing door het kanaal worden naar evenredigheid van de grootte der schepen gedragen door de gezamenlijke schepen, alsdan in het kanaal of zijne havens liggende; door de laatsten voor zooverre zij het kanaal nog moeten passeren.

Art. 163. Daartoe zal de havenmeester in overleg met den eerstaanwezenden ambtenaar bij de werken, een omslag bepalen van zooveel per ton der in het vorige artikel bedoelde schepen, als tot dekking der kosten noodig is.

Deze omslag wordt dadelijk door den havenmeester ingevorderd en geen der tot betaling verpligte schepen geschut, vóór dat het aan deze verpligting heeft voldaan.

TITEL IV.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

Art. 164. Door KANAAL wordt overal in dit reglement bedoeld het geheele kanaal door Voorne, met inbegrip van zijne havens en al wat er in de gansche uitgestrektheid toe behoort.

Art. 165. Onder SCHEPEN, worden in dit reglement verstaan alle soorten van vaartuigen; door SCHIPPERS of BEVELVOERDERS worden aangewezen zij, die op het schip of het houtvlot het gezag uitoefenen of met de leiding zijn belast.

Art. 166. De handhaving van dit reglement is opgedragen aan de ambtenaren en de opzigters van den waterstaat, belast met het toezigt over het kanaal, aan de kanaalbeambten, aan de maréchaussée, aan de rijksveldwachters en aan de plaatselijke beambten van politie in de gemeenten langs het kanaal.

Art. 167. Onder de handhaving van dit reglement behoort de bevoegdheid tot het, des noods ten koste der overtreders en ondersteund door den sterken arm, doen wegnemen, beletten of verrigten van hetgeen in strijd met dit reglement wordt gedaan of nagelaten; alles onverminderd de straf, die door de niet-naleving of overtreding van eenige bepaling van dit reglement is beloopen.

Spoed eischende gevallen uitgezonderd, geschiedt dit niet, dan nadat de belanghebbende door den havenmeester schriftelijk is gewaarschuwd.

Art. 168. Het proces-verbaal eener overtreding van dit reglement moet, zoo het niet is opgemaakt op den eed, afgelegd bij de aanvaarding der bediening, binnen acht en veertig uren na het opmaken onder eede worden bevestigd, ten overstaan van den kanton-regter of van het hoofd van het bestuur der gemeente waar het proces-verbaal is opgemaakt.

Art. 169. De processen-verbaal van overtredingen van dit reglement worden gezonden aan den hoofdingenieur van den Waterstaat en door dezen, zoo noodig, aan den ambtenaar van het openbaar ministerie met de vervolging belast.

Art. 170. De schippers of bevelvoerders zijn, ingevolge art. 1403 van het Burgerlijk Wetboek, verantwoordelijk voor de burgerregterlijke gevolgen eener overtreding door hunne onderhoorigen begaan.

De ouders zijn evenzeer verantwoordelijk voor hunne minderjarige kinderen.

Art. 171. Aan de ambtenaren en beambten belast met de handhaving van dit reglement, wordt op hunne aanvraag door de hoofden van de besturen der gemeenten langs het kanaal, en door alle ambtenaren met openbaar gezag bekleed, bijstand verleend.

Art. 172. Van alle schade, toegebragt aan het kanaal of hetgeen er toe behoort, wordt, door den ingenieur, opzigter of havenmeester daarmede door den hoofdingenieur belast, uitvoerig proces-verbaal opgemaakt, constaterende zoo veel mogelijk den staat, waarin het beschadigde zich vóór het ongeval bevond, de omstandigheden waaronder het plaats vond, de som waarvoor de schade kan worden hersteld, den persoon die tot de vergoeding gehouden wordt geacht en het bedrag dat door dezen is verschuldigd.

Tot vaststelling van dit bedrag, wordt acht geslagen op den toestand waarin de werken zich vóór het toebrengen van de schade bevonden, en op de omstandigheden waaronder zij is veroorzaakt.

Dit proces-verbaal wordt aan den hoofdingenieur gezonden, om daaraan verder het noodige gevolg te geven.

Art. 173. De schipper of bevelvoerder van het schip of houtvlot door hetwelk de schade aan het kanaal, zijne havens of hetgeen daartoe behoort, is toegebragt, moet onverwijld de som voldoen die volgens raming te zijnen laste moet komen, of de voldoening door het stellen van behoorlijken borgtogt in geld, ter beoordeeling van dengene die de schade heeft geconstateerd, verzekeren, bij gebreke waarvan het voortzetten der reis wordt belet aan de eerste sluis of brug die hij moet doorvaren.

Tot dat einde draagt de ambtenaar die de schade constateert, zorg dat de sluis- of brugwachter die het voortzetten der reis kan beletten, van het verzuim of de weigering worde onderrigt, opdat deze op zijne verantwoordelijkheid maatregelen berame dat de sluis of brug niet worde doorgevaren.

Gelijke maatregelen worden, onverminderd de wegens overtreding van het reglement beloopen straf, genomen ten opzigte van de schippers of bevelvoerders:

1°. die niet de uit krachte van dit reglement ambtshalve voor hunne rekening gemaakte of wegens overtreding van dit reglement verschuldigde kosten terug geven;

2°. die voor zoover de uitgaande schepen betreft, niet de van hen gevorderde scheepvaartregten betalen noch voor een en ander behoorlijken borgtogt stellen in geld.

Art. 174. De vergoeding der schade ten gevolge van niet naleving der bepalingen van dit reglement, bij het bevaren van het kanaal of zijne havens, toegebragt door schepen of houtvlotten, is voor rekening van den schipper of bevelvoerder.

Wordt het vaartuig of vlot door een loods geleid of bestuurd, dan wordt de schade ten koste van het Rijk hersteld.

Art. 175. Omtrent het onderling beschadigen van vaartuigen wordt bepaald, dat diegene de schadevergoeding verschuldigd is, welke door het niet nakomen der bepalingen van dit reglement de schade heeft veroorzaakt.

Art. 176. Van de beslissing der kanaalbeambten is beroep op den ingenieur en den hoofdingenieur, en van de uitspraak van deze op den Commissaris des Konings, onverminderd de verpligting om aan die beslissing onverwijld gevolg te geven.

Art. 177. Door Gedeputeerde Staten, den Commissaris des Konings, den hoofdingenieur, ingenieur en ambtenaren van den waterstaat, worden in dit reglement bedoeld, Gedeputeerde Staten en Commissaris des Konings in de provincie Zuidholland, de hoofdingenieur van den waterstaat in het 10de district (Zuidholland) de ingenieur, de adspirant-ingenieur en surnumerairen van den waterstaat, belast met het toezigt over eenig deel van het kanaal.

Door kanaalbeambten worden bedoeld de havenmeesters, de opzigters, de loodsen en adsistent-loodsen, brug-, sluis- en dijkwachters van het kanaal, zijne havens, kunstwerken en dijken, ieder voor zoover zijn werkkring zich daartoe uitstrekt.

Door jagers worden verstaan zoowel die van de voor de jagerij aangestelde personen, als de overige jagers bij art. 54 bedoeld.

Art. 178. Bij het in werking treden van dit reglement houden alle vroegere voor dit kanaal bestaande politieverordeningen op, van kracht te zijn.

Art. 179. Dit reglement wordt in de Nederlandsche, Fransche, Engelsche, Hoogduitsche en Noordsche taal gedrukt en verkrijgbaar gesteld bij de havenmeesters, tegen betaling van vijftig cents voor ieder exemplaar.

Elk schipper of bevelvoerder die het kanaal bevaart of van de havens gebruik maakt, moet van een exemplaar van dit Reglement voorzien zijn. Hij moet dat in ééne dier talen, des gevorderd, vertoonen aan de ambtenaren van den waterstaat of aan de kanaalbeambten, en bij gebreke om hieraan te kunnen voldoen, op hunne aanzegging zich een exemplaar aanschaffen.

Art. 180. De overtredingen van dit reglement en het niet voldoen aan de bevelen of vorderingen van de daartoe bevoegde ambtenaren of beambten ter uitvoering van dit reglement, worden gestraft volgens de wet van 6 Maart 1818 (*Staatsblad* n°. 12).

Behoort bij Koninklijk besluit van den 8sten April 1859 (*Staatsblad* nº. 19).

Mij bekend,
De Minister van Binnenlandsche Zaken,
VAN TETS.

INHOUD.

TITEL I.

BEPALINGEN BETREKKELIJK DE VAART.

§ 1. *Van de vaart in het algemeen.*

§ 2. *Van de houtvlotten.*

§ 3. *Van het jagen.*

§ 4. *Van het loodsen.*

§ 5. *Van de stoomvaart en van de schepen waarmede geregeld of op bepaalde dagen en uren reizigers en goederen worden vervoerd.*

TITEL II.

BEPALINGEN TER INSTANDHOUDING VAN HET KANAAL EN HETGEEN ER TOE BEHOORT.

TITEL III.

BIJZONDERE BEPALINGEN BETREKKELIJK HET GEBRUIK DER KOOFVAARDERS-BINNENHAVEN.

TITEL IV.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

Art. 170. Aansprakelijkheid van onderhoorigen.
» 171. Bijstand van het openbaar gezag.
» 172. Proces-verbaal wegens beschadiging.
» 173. Beletten der reis.
» 174. Vergoeding van schadevaring.
» 175. Schade door schepen aan elkander toegebragt.
» 176. Beroep op beslissingen.
» 177. Beteekenis van verschillende benamingen.
» 178. Afschaffing van vroegere verordeningen.
» 179. Verkrijgbaarstelling van dit reglement, verpligting der schippers.
» 180. Vervolging in regten.

Bij besluit van den 29sten April 1859, n°. 35, heeft Zijne Majesteit goedgevonden, tot burgemeester der gemeente Tongelre te benoemen *P. van de Kerkhoff*, secretaris dier gemeente.

Bij besluit van den 29sten April 1859, n°. 36, heeft Zijne Majesteit de benoeming van *J. H. van Enckelens*, burgemeester van Zwartsluis, tot secretaris dier gemeente, met Zijne goedkeuring bekrachtigd.

Bij besluit van den 29sten April jl., n°. 38, heeft Zijne Majesteit goedgevonden:

1°. aan de nagemelde officieren bij de dienstdoende schutterijen, op hun verzoek, eervol ontslag te verleenen, te weten:

bij de dienstdoende schutterij te Utrecht:

aan *G. P. Kuller*, als 2den luitenant-kwartiermeester; en

aan mr. *A. Lens*, als 2den luitenant, den laatstgenoemde uit hoofde van zijn voorgenomen vertrek naar Nederlandsch Indie;

bij de dienstdoende schutterij te Groningen:

aan mr. *E. Cremers*, als kapitein;

2°. te benoemen:

bij de dienstdoende schutterij te Utrecht:

tot 2den luitenant-kwartiermeester *C. J. van Deventer*;

bij de dienstdoende schutterij te Groningen:

tot kapitein *J. J. Scheepers*, thans 1ste luitenant;

tot 1sten luitenant mr. *B. Dorhout Mees*, thans 2de luitenant;

tot 2den luitenant *A. J. Holthuis*, thans schutter.

BUITENLANDSCHE BERIGTEN.

DUITSCHLAND.

De eergisteren (28 April) door den minister van buitenlandsche zaken in de Pruisische kamer van afgevaardigden gedane mededeeling, waarvan reeds in telegraphische berigten is gewaagd, is van den volgenden inhoud:

» Op het oogenblik, waarop de Pruissische vertegenwoordiging vergadert om hare voor korten tijd afgebroken werkzaamheden te hervatten, gaan elders gewigtige gebeurtenissen hare vervulling te gemoet. De geschillen tusschen Oostenrijk aan den éénen en Sardinie en Frankrijk aan den anderen kant hebben thans eene hoogte bereikt, die elk oogenblik het uitbarsten van den oorlog doet vreezen.

» Zoo even heeft Engeland eene laatste poging tot behoud des vredes door het hervatten der reeds voor eenige weken beproefde bemiddeling gedaan, en dus is nog niet alle hoop vervlogen. Maar die hoop — de regering maakt zich daaromtrent geene illusie — is nog slechts zeer gering.

» Ofschoon onder zulke omstandigheden, en bij de oogenblikkelijk nog heerschende onzekerheid de regering zich niet in het geval bevindt, aan de vertegenwoordiging des lands eene omstandige mededeeling te doen, acht zij het toch van haren pligt, aan dezelve terstond bij het hervatten der werkzaamheden kennis te geven van eenen maatregel, waartoe zij zich in den tusschentijd genoopt heeft gezien.

» Te midden der algemeene oorlogstoerustingen in de naburige Staten had de regering zich reeds sedert eenigen tijd bezig gehouden met het denkbeeld van soortgelijke maatregelen te nemen. Alleen de in den laatsten tijd toegenomen hoop op het behoud des vredes, ten gevolge der bijeenkomst van een Europeesch congres, had haar van het uitvoeren harer voornemens ten deze weêrhouden.

» Toen derhalve voor weinige dagen het uitzigt op het tot stand komen van het congres ten eene male verdween, heeft de regering niet langer met het uitvoeren van hare besluiten gedraald. Vervuld van het bewustzijn, dat de pligt, om niet alleen voor zijne eigene veiligheid maar ook voor die van Duitschland zorg te dragen, vooral in dit tijdsgewricht op Pruissen rustte, nu de andere Groote Duitsche Mogendheid in Italie aan den rand van eenen oorlog staat — heeft de regering, buiten andere voorbereidende maatregelen, zich niet er toe beperkt om de drie Pruissische legercorpsen, welke het bondgenootschappelijke hoofdcontingent van Pruissen vormen, marschvaardig te doen maken, maar zij heeft ook bij den Bond een gelijk voorstel ten aanzien van al de Bondscontingenten gedaan, hetwelk tot besluit verheven is.

» Gelijk zij over het algemeen besloten heeft met naauwgezetheid vast te houden aan de beginselen, waarop sedert bijna eene halve eeuw de openbare regtstoestand van Duitschland berust, zoo heeft de regering zich ook bij het ter Bondsvergadering gedane voorstel streng binnen de grenzen gehouden, welke het volstrekt defensief karakter van den Bond voorschrijft.

» Zóó in vereeniging met zijne Duitsche Bondgenooten tegen elken aanval gewapend, en vasthoudend aan de Europesche verdragen en de integriteit van Duitschland, zal Pruissen in zijne politiek voor alles het beginsel tot rigtsnoer nemen: *dat de belangen van Duitschland ook de belangen van Pruissen zijn.*"

FRANKRIJK.

De ministeriele Parijsche dagbladen van gisteren (Vrijdag) spreken over Engelands jongste aanbod van bemiddeling, hetwelk door Oostenrijk aangenomen is. Uit hunne taal is op te maken dat het Fransche gouvernement met dat aanbod niet ingenomen was, maar het niet regtstreeks wilde afwijzen. Zoo zegt de *Patrie:* » Thans, nu de zaken tot een uiterste gekomen zijn, begrijpt men ligtelijk dat haar voortgang niet door een eenvoudig voorstel van bemiddeling kan worden gestuit. Zal een voorstel van bemiddeling thans iets baten, dan behoort het zeer degelijke waarborgen aan te bieden. De tijd van hopen en beloven is voorbij: alleen door uitdrukkelijke en bepaalde verbindtenissen kan de loop der gebeurtenissen thans worden tegengehouden en gestuit.

» Tot het laatste toe zal Frankrijk het oor leenen aan voorstellen die in het belang des vredes gedaan worden, mits ze iets meer dan ijdele voorslagen zijn. Wij erkennen de goede gezindheid waardoor het Engelsche kabinet bij zijne jongste pogingen geleid wordt; maar het moet erkennen dat hier van eene gewone bemiddeling geene sprake meer kan zijn. Na zoo vele nuttelooze onderhandelingen is het volstrekt noodig dat men alle dubbelzinnigheid en onzekerheid vermijde, zoo men tot eene uitkomst wil geraken.

» Komt Engeland tusschen beide om den oorlog nog op het laatste oogenblik te stuiten, dan stelt het natuurlijk ook zich zelf verantwoordelijk. Het werk der minnelijke vereffening, waartoe al de mogendheden hadden bijgedragen, is nu laatstelijk door Oostenrijks hardnekkigheid verijdeld: wil men nu, terwijl de legers op marsch zijn, de onderhandelingen hervatten, dan is het althans noodig dat de nieuwe voorstellen niets onbepaalds of weifelends hebben. Frankrijk zal daaraan, hiervan zijn wij zeker, het oor leenen; maar het heeft regt op waarborgen; deze te geven staat alleen aan de bemiddelende mogendheid, en zij kan niet anders wezenlijke waarborgen geven dan door zich zelve uitdrukkelijk jegens Frankrijk te verbinden.

» De omstandigheid dat Engelands jongste aanbod door Oostenrijk aangenomen is, vervult den *Morning Herald* met hoop, maar dit getuigt waarlijk van argelooze blijgeestigheid. Wij zouden van harte gaarne in die hoop willen deelen; maar dit kunnen wij niet ten zij Engeland zijne bemiddeling aanbiedende zich tevens verantwoordelijk stelle en bepaalde verbindtenissen aanga. Zoo lang Engeland geene meer beslissende middelen aanwendt maar zich bepaalt tot de onderhandsche tusschenkomst, welke tot nog toe even onvruchtbaar als welgemeend was, zullen wij van deszelfs bemoeijingen geene wezenlijke vruchten verwachten. Thans, nu de goede diensten niet hebben gebaat, is de belofte van bijstand noodig om meer uit te werken. Engeland verbinde zich om ons bij te staan in geval zijne bemiddeling vruchteloos mogt zijn: dat is in ons oog het eenige middel om ze doeltreffend te maken."

Het Fransche gouvernement schijnt Engelands aanbod van bemiddeling aangenomen te hebben onder voorwaarden van zulken aard als in het vorenstaande artikel zijn aangewezen. Maar deze aanneming schijnt in Engeland als eene afwijzing beschouwd te zijn. Althans zegt de Londensche *Morning Herald*, een orgaan van het Engelsche kabinet, in zijn nommer van 28 April: » Oostenrijk heeft Engelands bemiddeling aangenomen; het bedroeft ons, dat dit voorbeeld door Frankrijk niet is gevolgd. Het Fransche gouvernement heeft in de daad Engelands bemiddeling afgewezen."

— De ministeriele dagbladen van Parijs weêrspreken het gerucht van een of- en defensief verbond tusschen Frankrijk en Rusland. De *Constitutionnel* verzekert dat er niet de minste grond voor dat gerucht bestaat, en dat het alleen door vrienden van Oostenrijk kan uitgestrooid zijn. *Le Pays* zegt: » Wij zijn in staat om dat berigt nadrukkelijk en stellig tegen te spreken. Het kan niet verspreid zijn met eenig ander doel dan om Engelands achterdocht jegens ons gaande te maken en om den Duitschen Bond ten gunste van Oostenrijk te stemmen. Misschien is het enkel een verzinsel van eenen dagbladschrijver; doch lettende op het doel waartoe het strekt, mag men de bron welligt hooger zoeken en den regel toepassen: het is het werk van dengene die er belang bij had."

Ook een van het Fransche gouvernement onafhankelijk blad, het Parijsche *Journal des Débats*, wederspreekt stellig het berigt van een of- en defensief verbond tusschen Frankrijk en Rusland; en het Brusselsche dagblad *le Nord*, een orgaan van Ruslands staatkunde, zegt dat er geen verdrag van bondgenootschap tusschen die twee mogendheden bestaat.

— In de laatste dagen werd te Parijs verzekerd dat Keizer Napoleon, zich naar het leger te velde begevende om zelf het opperbevel te voeren, de uitoefening van het hoog gezag aan een regentschap zou opdragen. Doch *le Pays* zegt in zijn nommer van gisteren: » De dag van 's Keizers vertrek naar het Italiaansche leger is, naar gezegd wordt, nog niet bepaald; maar men denkt dat het in de volgende week zal plaats hebben. Een dagblad meldt dat Zijner Majesteits rijtuigen heden avond of morgen zullen vertrekken. Wij gelooven te kunnen verzekeren dat de Keizer alleen door de tot zijne militaire hofhouding behoorende personen zal vergezeld worden; voor alsnog zal geen beambte van de burgerlijke hofhouding Parijs verlaten. Het onderteekenen der staatsstukken zal waarschijnlijk even zoo geschieden als bij vroeger door den Keizer gedane reizen en onder het eerste Keizerrijk; dat is: de stukken zullen door ambtenaren van den staatsraad naar het hoofdkwartier gebragt en den Keizer voorgelegd worden."

— In den Parijschen *Constitutionnel* van gisteren leest men de volgende berigten: » Krachtens een per telegraaph bij de commissarissen voor de zeezaken ontvangen bevel van onzen minister van marine zal de ligting van dienstpligtigen voor blijvende dienst op 's lands vloot uitgebreid worden tot alle onderofficieren en matrozen van twintig- tot veertigjarigen ouderdom, die minder dan vier jaren in 's lands zeedienst geweest zijn en sedert meer dan een jaar verlof hebben. De krachtens deze oproeping opkomende zeelieden zullen niet op de gewone wijze naar hunne bestemming reizen, maar van de versnelde vervoermiddelen gebruik maken en alzoo dubbele reiskosten ontvangen.

» Er is eene commissie, onder voorzitting van den admiraal de Tinan, benoemd om de regeling van het corps en van de dienst der kustwachters te onderzoeken, en er is een nieuw plan ontworpen, volgens hetwelk alle zeelieden van veertig- tot vijftigjarigen ouderdom deel van dat corps zouden uitmaken. In ieder kustdistrict zou eene compagnie kustwachters zijn, onder het bevel van eenen scheepsluitenant of van eenen luitenant van de artillerie der marine. Dat zijn, naar gezegd wordt, de grondslagen van het nieuwe plan, hetwelk van den Keizer uitgegaan is."

ENGELAND.

De Londensche *Morning Herald* berigtte in zijn nommer van jl. Donderdag, dat den 22sten April een verdrag was onderteekend tot sluiting van een of- en defensief bondgenootschap tusschen Frankrijk en Rusland. Later heeft hij andere berigten medegedeeld, waardoor zijn eerste berigt althans gedeeltelijk wedersproken werd. Zoo gewaagde hij Vrijdag van eene daaromtrent bij Harer Majesteits gouvernement ontvangen mededeeling: het had namelijk van den Russischen gezant de verzekering ont-

vangen dat er geenerlei schikking of afspraak, welke Engelands belangen raakte, tusschen Frankrijk en Rusland gemaakt was.

Dit belotte echter niet dat de *Times* het bestaan van een verbond tusschen Frankrijk en Rusland volhield en dat velen in Engeland daaraan geloof sloegen, al mogt er dan ook geene juist omschreven en op schrift gestelde verbindtenis gesloten zijn; en men zag daarin, blijkens de jongste berigten van de Londensche beurs, een voor Europa, althans voor Engeland zeer bedenkelijk feit.

ITALIE.

Volgens berigten uit Turyn van gisteren (Vrijdag) zijn de Fransche generaals Canrobert en Niel, opperbevelhebbers van twee naar Italie bestemde legerafdeelingen, te Turyn aangekomen en er terstond door den Koning ontvangen.

— Eergisteren werd door de Parijsche *Patrie* berigt dat de Oostenrijksche troepen over den Ticino getrokken waren. Thans erkent dat blad, dat dit berigt voorbarig was, maar het houdt vol, dat werkelijk eenige detachementen Oostenrijksche soldaten tot verkenning van het terrein over den Ticino gegaan en vrij ver landwaarts in gedrongen zijn, en dat alzoo toen reeds schending van het Sardinische grondgebied van den kant der Oostenrijkers heeft plaats gehad.

De Londensche *Morning Herald*, het berigt mededeelende dat den 26sten April eene Fransche legerafdeeling nabij Culoz in Savoye is gerukt, voegt daarbij de opmerking dat de landstreek, alwaar de Franschen binnen getrokken zijn, behoort tot het door de verdragen van 1815 onzijdig verklaarde gedeelte van Savoye.

— Een bij de *Indépendance Belge* ontvangen schrijven uit Napels van 24 April zegt: » De Koning verkeert thans, naar het schijnt, niet meer in dadelijk levensgevaar; het publiek althans gelooft niet meer, dat zijn uiteinde op handen is. De jongste bulletins zeggen dat de ziekteverschijnselen gunstiger worden. Volgens de narigten, die ik zelf ingewonnen heb, lijdt de Koning thans minder zwaar en heeft hij meer tusschenpoozen van rust, dan eenige dagen geleden, maar gaat de longtering, welke zich uit eenen zamenloop van andere kwalen ontwikkeld heeft, allengs haren gang, zoodat eenige maanden levensverlenging het hoogste is wat men voor den doorluchtigen lijder durft hopen.

» Intusschen komt in de hoofdstad en aan het hof alles tot bedaren. Men spreekt niet meer van kuiperijen en van partijen, maar van Italie's zaak en van oorlog. Er is een aanmerkelijk aantal jongelieden, die branden van begeerte om zich naar Genua te begeven. Verscheiden van hen hebben zich met verzoek om reispassen tot den gezant van Sardinie gewend; maar deze heeft geweigerd de hand te leenen om de waakzaamheid der Napelsche politie te verijdelen.

» Zelfs aan de prinsen van het koninklijk huis, die vroeger nu en dan bij Zijne Majesteit toegelaten werden, is thans de toegang tot het ziekbed ontzegd. De Koningin heeft haren invloed terug erlangd, en de Kroonprins is weder ter zijde gesteld. Eenige beschikkingen van weinig gewigt, welke de Kroonprins op eigen hand gemaakt had, zijn door den Koning vernietigd; Zijne Majesteit wil tot het einde toe zelf alleen het bewind voeren."

TURKIJE.

Het officiele dagblad van het Turksche gouvernement behelst in zijn nommer van den 18den April de volgende mededeeling:

» Het berigt dat vijf mogendheden, namelijk Engeland, Frankrijk, Rusland, Pruissen en Sardinie, de verkiezing van den overste Coutza hebben bekrachtigd, is onjuist. Deze vijf mogendheden, de onwettigheid der verkiezing toegevende, raden evenwel aan de Porte ze te erkennen, ten einde in de tegenwoordige tijdsomstandigheden aan den staat van onzekerheid, waarin de Vorstendommen verkeeren, een einde te maken en verwikkelingen te vermijden. Daarbij is het de bedoeling der mogendheden, dat de bepalingen der overeenkomst van 19 Augustus jl. (tot regeling van het bestuur der Donau-Vorstendommen) in het vervolg zullen worden toegepast.

» Heden avond zal er bij den groot-vesier ministerraad gehouden worden om een besluit dienaangaande te nemen. Gisteren heeft de groot-vesier zich naar het grootheerlijk paleis begeven."

Welk besluit door de Turksche bewindslieden genomen is, wordt in de jongste berigten uit Konstantinopel, loopende tot 20 April, nog niet gemeld.

BELGIE.

Afdoende versterking van Antwerpen als hoofdpunt van het geconcentreerde defensiestelsel en laatste bolwerk van 's lands onafhankelijkheid wordt in Belgie door schier alle deskundigen noodig geacht, en in de hooge kringen, vooral bij de tegenwoordige gesteldheid van Europa, levendig gewenscht. Sedert een daartoe strekkend ontwerp van wet ten vorigen jare door de Kamer van Vertegenwoordigers was verworpen, was deze zaak blijven rusten; maar zij is door den nieuwen minister van oorlog, den generaal Chazal, dadelijk bij zijne optreding weder opgevat. Hij heeft uit 28 hoofdofficieren van onderscheiden wapenen eene commissie benoemd en haar een plan tot versterking van Antwerpen, hetwelk hij aan de wetgevende kamers nog in deze zitting voordragen wilde, ter beoordeeling voorgelegd. Dit plan bestaat in eene nieuwe omwalling der gansche vesting, ook de voorsteden insluitende; het was reeds vroeger geopperd maar toen wegens de groote kosten der uitvoering, naar raming zestig millioen francs beloopende, door het gouvernement ter zijde gesteld.

Van onderscheiden zijden ontvangt men thans berigt dat de commissie zich, wel niet eenparig maar met eene groote meerderheid van stemmen, met het plan des ministers heeft vereenigd.

NASCHRIFT.

WEENEN, 29 April. De *Wiener Zeitung* behelst een keizerlijk manifest, waarin verklaard en in waardige bewoordingen betoogd wordt dat het voor Oostenrijk noodzakelijk is Piemont den oorlog aan te doen. Verder wordt daarin de vaderlandsliefde van Oostenrijks getrouwe volken ingeroepen, en de hoop uitgesproken dat de stamverwante volken van Duitschland het oog voor het gemeenschappelijke gevaar niet zullen sluiten.

WEENEN, 30 April. De *Wiener Zeitung* behelst vier verordeningen betrekkelijk de finantiele aangelegenheden. De eerste bepaalt dat van de rente der staatsschuld terstond bij de uitbetaling uit de daarmede belaste kas eene inkomsten-belasting zal worden geheven, naar het tarief hetwelk voor de derde klasse dier belasting is vastgesteld. De tweede schrift eene geldleening van twee honderd millioen gulden voor, met bepaling dat, daar de plaatsing derzelve thans onmogelijk is, twee derde gedeelten van het nominale bedrag daarvan door de Oostenrijksche Bank in nieuwe banknoten zal worden voorgeschoten. De derde ontheft de Bank tijdelijk van de verpligting om hare banknoten tegen specie in te wisselen. De vierde betreft de betaling van zekere tollen en lasten, welke in zilvergeld of in coupons van de nationale geldleening te voldoen zijn.

LONDEN, 30 April. De *Morning Herald* berigt dat verdere bemiddelende bemoeijingen van Engeland nutteloos zijn, daar de Oostenrijkers reeds over den Ticino zijn getrokken.

Aan de Londensche *Morning Post* wordt uit Parijs als officieel de tijding medegedeeld dat de Oostenrijkers den Ticino overgetrokken zijn en de vijandelijkheden aangevangen hebben.

Het bestaan van een verdrag tusschen Rusland en Frankrijk wordt heden door den *Morning Herald* ontkend, maar door de *Times* wederom volgehouden. Dat er een verdrag tusschen Frankrijk en Denemarken gesloten zou zijn, wordt door de *Times* ontkend.

PARIJS, 29 April. Heden is aan de effectenbeurs het gerucht in omloop dat de Oostenrijkers in Toscana zijn getrokken, en dat er te Rome oproerige bewegingen zijn uitgebarsten.

TURYN, 29 April. In het officiele dagblad is een decreet uitgevaardigd, waarbij, krachtens de den Koning onlangs bij eene wet verleende bevoegdheid, de drukpersvrijheid beperkt wordt.

Massa en Carrara zijn bij eene proclamatie van het bestuur, hetwelk zich aldaar gevestigd had, onder de bescherming van Piemont gesteld.

Te Rome is den 26sten dezer door den Franschen krijgsbevelhebber eene proclamatie tegen alle demonstration, ook van vreedzamen aard, uitgevaardigd.

BINNENLANDSCHE BERIGTEN.

'S GRAVENHAGE, *den 30sten April* 1859.

WATERHOOGTE IN DE HOOFD-RIVIEREN.

April	Rivieren.	Waarnemings-punten.	Rivierhoogte: boven of beneden Amst. peil.	Rivierhoogte: boven of beneden de nul der oude schaal.	Tijdstip.	In 24 uren: gewassen.	In 24 uren: gevallen.
29	BOVEN-RHIJN.	*Keulen*,	+ 39.85	+ 4.00	8 ure	»	0.24
29	WAAL.	*Nijmegen*,	+ 10.05	+ 3.83	8 »	0.10	»
29	NEDER-RHIJN.	*Arnhem*,	+ 10.05	+ 3.14	8 »	0.10	»
29	GELDERSCHE IJSSEL.	*Westervoort*,	+ 10.55	+ 3.18	8 »	0.08	»
28		*Maastricht*, (brug)	+ 43.14	+ 0.94	8 »	»	0.06
28	BOVEN-MAAS	*Maastricht*, (hoofdsluis)	+ 42.72	»	8 »	»	0.10
29		*Grave*	+ 6.96	+ 2.11	8 »	»	0.04
29	NIEUWE MAAS	*Brielle*	+ 0.78	»	H. W.	0.66	»
			— 0.94	»	L. W.	0.30	»

Aan een verslag omtrent de Nederlandsche scheepvaart en handel te KONSTANTINOPEL, medegedeeld door de directie der consulaire zaken bij Zr. Ms. legatie aldaar, ontleenen wij de volgende bijzonderheden.

In het geheel zijn te Konstantinopel gedurende 1858 aangekomen 9460 schepen, metende 2,597,237 tonnen, en van daar vertrokken 9349 schepen, metende 2,386,302 tonnen; beide met uitzondering der schepen onder Turksche vlag. Onder de aangekomene bevonden zich 162 Nederl. schepen, metende 26,546 tonnen; onder de vertrokkene 162 Nederl. schepen, metende 26,336 tonnen. In 1857 waren slechts 100 Nederl. schepen aangekomen en vertrokken, zoodat het afgeloopen jaar eene vermeerdering van 62 schepen oplevert. Om deze vermeerdering te beter te kunnen waarderen dient men in het oog te houden dat de oogst in Rusland zoowel als in de Vorstendommen verleden jaar weder zeer is tegengevallen, zoodat de vrachten over het algemeen laag en weinig uitlokkend waren. Bij het sluiten van den vrede had men gehoopt dat de hooge vlugt, die de Nederlandsche scheepvaart in 1855 en 1856 genomen had, zich zou bestendigen; dit is echter het geval niet geweest, daar ten gevolge van de geduchte concurrentie der Engelsche, Sardinische en Fransche handelsvlaggen, en van de weinig voordeelige vrachten die in de Russische en Donauhavens te bedingen waren, het getal der in 1857 aangekomen en vertrokken schepen tot op een derde van dat des vorigen jaars verminderd was. Des te meer verblijdend is de vermeerdering, welke, niettegenstaande dezelfde concurrentie en dezelfde ongunstige omstandigheden, het jaar 1858 voor de Nederl. vlag heeft opgeleverd.

Volgens de handelsberigten uit de Donau-Vorstendommen is de maïsoogst aldaar verleden jaar overvloedig uitgevallen; dit graan zal in Mei aanstaande ter markt komen, en vermoedelijk zal er eene daling der prijzen volgen, zoodat men navraag naar schepen ter verzending kan verwachten. Ten deze dient opgemerkt dat, zoo de kleinere schepen voor de Donauhavens de voorkeur verkrijgen, daarentegen voor Odessa en de Zee van Azoff grootere, namelijk van 400 à 500 ton, verkozen worden.

Gedurende het jaar 1858 zijn in deze wateren 4 Nederl. schepen verongelukt; daarentegen hebben er bijna geene avarijen plaats gehad, en men mag het er voor houden dat, wat dit laatste punt betreft, de Nederl. handelsvlag zich gunstig onderscheidt en door den handel en de assurantie-compagnien boven verscheiden andere vlaggen gewaardeerd begint te worden.

Reeds meermalen is gewezen op de wenschelijkheid van de daarstelling eener geregelde stoomvaart tusschen Nederland en Konstantinopel. De noodzakelijkheid daarvan doet zich van jaar tot jaar meer gevoelen. Het voordeel, hetwelk de handel er bij gevonden heeft om de Hollandsche suikers naar Engeland te doen zenden, van waar zij door Engelsche stoombooten met spoed herwaarts worden gebragt, heeft aanleiding gegeven om die wijze van verzending ook te beproeven over Antwerpen, van waar de suikers door Fransche booten naar Marseille gebragt en daar op de Levantbooten van de Messageries Impériales overgeladen

worden. Zoolang de Hollandsche suikers uitsluitend door zeilschepen naar de Levant gebragt werden, bestond er geene reden om de daarstelling aan te moedigen van eene stoombootvaart, ter mededinging met de zeilschepen. Thans echter, nu die mededinging door vreemde stoombooten is ontstaan, schijnt het wenschelijk dat de Nederlandsche maatschappijen zich die voordeelige vaart niet laten ontnemen; te meer daar eene geregelde stoombootdienst, behalve dat zij nuttig zou wezen voor de uitbreiding van den belangrijken afzet onzer suikers, tevens zou kunnen strekken tot bevordering van den handel in andere Nederlandsche voortbrengselen, die thans alhier niet worden getrokken omdat men ze niet versch en in goeden staat kon leveren, zoo als boter, kaas, haring, hammen, gerookt vleesch, fijne beschuit, en andere provisien, die stellig aftrek zouden vinden, zoo zij slechts in goede qualiteit ter markt komen, en waarbij men nog kan voegen rijst, gepelde garst, jenever, bier, likeuren enz. Daar er reeds stoombooten geregeld tusschen Nederland en onderscheiden havens in de Middellandsche Zee varen, zoude alleen de daarstelling eener hiermede in verband staande dienst tusschen Marseille of Messina en Konstantinopel vereischt worden, die alsdan tevens Syra en Smyrna zou kunnen aandoen.

Wat den *binnenhandel* aangaat valt het volgende op te merken:

SUIKER. Ten gevolge van de geringe aanvoeren van 1857 was in het begin van 1858 de voorraad hier ter plaatse uiterst gering en de prijs hoog. Daardoor werd de speculatie uitgelokt en de aanvoeren in Turkije van Hollandsche suikers, zoo gestampte als in brooden, zijn dan ook in het afgeloopen jaar zeer belangrijk geweest. De geheele aanvoer in dat jaar, zoo uit Nederland als uit Engeland en Belgie, wordt geschat op 200,000 quintalen gestampte en 100,000 quintalen in brooden, het quintaal tegen 44 occas of 55¼ Ned. p. Men rekent dat van bovenstaande hoeveelheden drie vierde gedeelten der gestampte, en een derde gedeelte der broodsuikers door de Nederlandsche fabrieken geleverd zijn. Bijna al de gestampte suikers worden te Konstantinopel en in de omstreken verbruikt, terwijl het grootste gedeelte der broodsuikers gekocht wordt om over Trebisonde naar Perzie, Russisch Armenie, Georgie en Kurdistan te worden vervoerd. Het verbruik in de hoofdstad vermeerdert van jaar tot jaar.

Gedurende 1858 hebben de Hollandsche gestampte suikers over het algemeen niet slechts wat de qualiteit betreft haren ouden roem gehandhaafd, maar ook ten aanzien der prijzen eene volledige overwinning op de Belgische behaald. Dit geldt niet alleen van den prijs der gestampte, maar ook van de qualiteit der broodsuikers, waaromtrent de Belgische zeer ten achter zijn gebleven. De koopers hebben gaarne 5 à 6 pct. meer betaald om Hollandsche en Engelsche fabricaten te bekomen, die zich door meerdere witheid, schooner krystallisatie, netteren vorm en zorgvuldiger verpakking onderscheiden. Onze broodsuikers hebben thans geene ernstige mededingers meer dan de Engelsche, welke tegenwoordig, ten gevolge der krachtsinspanning van de fabrikanten, tegen gelijke prijzen als de Hollandsche geleverd kunnen worden, terwijl zij vroeger minstens 4 pct. hooger stonden. Wel is waar gaat deze prijsvermindering gepaard met eenige vermindering van de qualiteit; aan den anderen kant genieten de Engelsche suikers bij deze concurrentie het groote voordeel van het geregelder en spoediger vervoer door de stoomvaart tusschen Engeland en Turkije, waardoor binnen 20 dagen in de behoefte der markt kan worden voorzien. Te Trebisonde zijn in 1858, met bestemming naar Perzie, Georgie en Armenie, doorgevoerd 11,000 kisten (ieder van een quintaal) en 5000 gewone vaten broodsuiker, terwijl aldaar slechts 300 vaten gestampte suiker aangebragt werden, ten verbruike in die stad en omstreken. Onder vorenstaande hoeveelheden behooren de ladingen van twee Nederlandsche schepen, regtstreeks uit Nederland aangebragt en, benevens eenige partijen thee, indigo en specerijen, op eene waarde van 1,500,000 franken geschat.

THEE. Eenige jaren geleden was de uit Europa aangevoerde thee in Turkije naauwlijks bekend, maar sedert den oorlog in de Krim is men daarmede bekend geraakt en sedert schijnt het verbruik van jaar tot jaar toe te nemen, terwijl ook Perzie en Russisch Armenie zich daarvan in Turkije beginnen te voorzien. De meeste hier gebruikte thee is Chinesche, die uit Engeland en Nederland wordt aangevoerd; naast deze wordt echter de Java-thee getrokken en wel bepaaldelijk de qualiteit onder den naam van Java-Pecco bekend, die als de beste van alle uit het Westen hier aangevoerde beschouwd wordt en uit dien hoofde zeer gezocht is. In 1858 zijn daarvan omstreeks 40,000 kilo's aangevoerd, die tot klimmende prijzen verkocht zijn. In 1856 had de Java-Pecco op deze markt slechts 60 à 70 piasters per occa gegolden: in het laatst van 1858 werd daarvoor tot 100 piasters en voor eene extra qualiteit zelfs 120 piasters betaald. Te Trebisonde zijn in 1858 ongeveer 4000 kisten thee, uit onderscheiden landen en van verschillende qualiteiten, naar Perzie, Georgie en Russisch Armenie doorgevoerd.

Van KAAS zijn eenige kleine partijtjes aangevoerd en vrij grif verkocht, daar de Hollandsche kaas hier steeds een goeden naam behoudt en in weerwil van den slechten staat waarin zij na eene lange reis doorgaans aankomt, toch nog als veel beter beschouwd wordt dan het uit Frankrijk aangevoerde namaaksel. Ongetwijfeld zou de Hollandsche kaas, en vooral de Edamsche, hier een belangrijk handelsartikel kunnen worden, indien het mogelijk ware ze versch en in goeden staat aan de markt te brengen.

Van versche BOTER is in de laatste jaren alhier weinig of niets aangevoerd. De meeste komt per stoomboot uit Lombardye, Engeland en Frankrijk. Voor keukengebruik geven de Oosterlingen gemeenlijk de voorkeur aan de Russische en de Barbarijsche boter.

Van KOFFIJ bestaat eene zeer groote consumtie, waarin het echter nog niet gelukt is de Java-koffij te doen deelen.

INDIGO. De tot dusverre hier ingevoerde Java-indigo was van te geringe qualiteiten, om met de door Engeland aangebragte te kunnen concurreren. Ofschoon deze laatste 30 à 40 pct. hooger in prijs staan, vinden zij gereeden aftrek, terwijl de onze zeer moeijelijk en niet dan bij onbeduidende hoeveelheden te plaatsen zijn. Eene proefneming met fijnere qualiteiten ware wenschelijk.

TIN. In weerwil van de goede qualiteit van ons Banca-tin, is hetzelve hier niet dan bezwaarlijk en in geringe hoeveelheid te plaatsen, uit hoofde van den vorm in blokken. Men geeft de voorkeur aan het Engelsche tin in staven, waarvan de verkoop in détail gemakkelijker is. Kon het Banca-tin door onze industrielen in dien vorm gebragt worden, dan ware het vermoedelijk met voordeel in de Levant in te voeren.

VENSTERGLAS wordt in de Turksche havens en in de Vorstendommen tot nog toe uitsluitend uit Belgische fabrieken ingevoerd. Voor het verbruik is de zoogenaamde 4de qualiteit het meest gezocht.

SPECERIJEN. Die uit de Nederlandsche koloniën genieten steeds een goeden naam; de aanvoer daarvan is echter van weinig belang in vergelijking tot het verbruik.

Behalve de bovengenoemde artikelen zijn er nog meer andere, waarbij onze handel en nijverheid belang hebben, en ten aanzien van welke zij zouden kunnen beproeven met onze naburen mede te dingen. Daartoe behooren *machinerien en werktuigen*, die door ons in Egypte geleverd zijn en aldaar op prijs gesteld worden, en die dus even goed in andere deelen van het Turksche Rijk zouden kunnen worden ingevoerd. De Hollandsche *linnens*, die reeds gunstig in het Oosten bekend zijn maar thans weinig afzet vinden, daar zij niet kunnen mededingen met de lagere prijzen der Fransche, Duitsche en zoogenaamde Iersche linnens; het *hennepdoek* voor zakken en balen; de *Java-rijst*, *kaarsen*, *papier*, *Neurenberger waren*, gefabriceerde *tabak*, *karotten* en Hollandsche *cigaren* (reeds bekend en op prijs gesteld), *raap-* en *lijnolie* (thans voor een gedeelte uit Marseille aangevoerd), *meubelen*, *lood*, *koperen keukengereedschap*, *leder* en *huiden*, *gerookt* en *gezouten vleesch*, *ingemaakte groenten*, in Holland versneden Bordeaux-*wijn*, die mede reeds bekend is en bijval vindt enz.

Den 30sten April is verzonden n°. 19 van het STAATSBLAD 1859.

ADVERTENTIEN.

BERIGT AAN ZEEVARENDEN.

De Minister van Marine brengt ter kennis van belanghebbenden, dat boven de *Vliereede*, in 9½ vadem diepte, bij laag water, een brikschip gezonken ligt, nagenoeg midden in den vaarweg, op de peilingen:

de lichttoren op *Vlieland* N. W. ½ W.;
» » » *Terschelling* N. O. ½ N.;
» *malle* of *bogtton* Z. Z. W. ½ W.;
en de *witte ton, Prinsehok* N. W. ¼ N.;

per, miswijzend kompas.

Zelfs met hoog water zijn de bramstengen van dit gezonken schip zigtbaar.

's Gravenhage, den 29sten April 1859.

De Minister voornoemd,
J. S. Lotsij.

OPENBARE AANBESTEDING.

De Eerstaanwezende Ingenieur te Grave zal, onder nadere goedkeuring van den Minister van Oorlog, in het openbaar Aanbesteden:

het Eenjarig Onderhoud van de Aardewerken en Beplantingen enz. onder het beheer der Genie te Grave.

Deze Aanbesteding zal geschieden Dingsdag den 3den Mei 1859, des morgens ten tien ure, in het Logement de Eenhoorn bij R. Prinsen te Grave, alwaar van den 25sten April het bestek zal liggen.

Inlichtingen kunnen worden verkregen bij den Eerstaanwezenden Ingenieur te Grave.

PLAATSELIJKE BESTUREN.

Door Heeren Gedeputeerde Staten der provincie Zuidholland is goedgekeurd het besluit van den Raad der gemeente Nieuw-Helvoet, van 31 Maart 1859, tot wederinvoering der Kermis, op den tweeden Maandag en Dingsdag der maand Mei.

De Burgemeester van Nieuw-Helvoet,
R. Kraijenhoff.

BEKENDMAKING.

Het Heemraadschap van de Mark en Dintel zal, op Donderdag den 12den Mei 1859, des voormiddags ten 10 ure, op het Heemraadschapshuis te Dinteloord, in het openbaar, bij Inschrijving en Opbod, Aanbesteden:

1. het verrigten van eenige belangrijke Reparatien, Vernieuwingen, als anderzins, aan de Herdigtingswerken van de Rivier de Mark en Dintel, met de Leverantie van de daartoe benoodigde Materialen;
2. het Verdiepen van eenige in gemelde Rivier vervande plaatsen door middel van uitbaggering, benevens het vegen of schoonmaken derzelve.

De Bestekken en Voorwaarden van Aanbesteding zullen ter inzage liggen ten Kantore van den Secretaris-penningmeester, te Etten; alsmede op het Heemraadschapshuis, te Dinteloord, terwijl aanwijzing in loco zal geschieden op den dag vóór de Aanbesteding, door of aan wege de locale Directie.

OPENBARE AANBESTEDING.

De Centrale Directie van het eiland Walcheren zal, onder nadere goedkeuring, op Vrijdag den 6den Mei aanstaande, des avonds ten 7 ure, in haar locaal te Middelburg, Aanbesteden, het Leveren van het volgende *Eikenhout*, binnen Scheepsboord, aan de Westwatering, even bewesten de stad Vlissingen, te weten:

528 Stuks Ronde Palen, lang 3.50 el, van 55 tot 60 duim omtrek;
76 » » » » 3.50 » » 48 » 53 » »
1800 » » » » 2.50 » » 48 » 53 » »
414 El lengte Beslagen Gordingen, in stukken van 6.50 tot 7 el, zwaar over hunne geheele lengte 16 en 20 duim;
38 Stuks Beslagen Kespen, lang 3.50 el, zwaar als boven 16 en 20 duim [*niet 23 duim, zoo als abusief in de vorige aankondiging was vermeld*]; en
620 El [*in de vorige aankondiging stond verkeerdelijk 630 el*] lengte zoogenaamd Rond Draghout, in lengten van 6 tot 7 el, zwaar van 48 tot 53 duim omtrek.

Al het Hout moet zijn blijvende maat; die der Ronde Houten op het midden hunner lengten gemeten, zonder de schors, zoo die alsnog aan het Hout aanwezig is, daaronder te begrijpen; de Palen, behoorlijk gekruind doch niet gepunt.

Bovenstaande Leverantie moet zoo spoedig mogelijk, na de goedkeuring der Aanbesteding, geschieden en binnen twee maanden na die goedkeuring geheel volbragt zijn, op verbeurte van 2 per cent korting voor elke week van het te laat geleverde Hout.

Geen Hout zal aangenomen worden, dat door de Directie bevonden wordt niet aan de bepaalde maat te voldoen, en dat niet is gaaf, gezond, wel gesloten en geneeggaam regt strekkend, zonder scheuren en splinters, vrij van rotte of kwade kwasten en andere hoofdgebreken, in den laatsten winter of in dit voorjaar geveld, waarvan echter de schors afgenomen kan zijn.

Het onvoldoende Hout zal, voor rekening des Aannemers, aan de Watering blijven liggen en door hem ander voldoende in de plaats moeten geleverd worden.

De Betaling zal geschieden in Nederlandsche Munt, binnen ééne maand, nadat het Hout geleverd en goed bevonden is, ten Kantore van den Ontvanger der Directie te Middelburg, onder korting van 2½ per cent der Aanneemsom, voor zegel-, registratie-, advertentie- en andere onkosten.

De Besteding geschiedt *bij enkele inschrijving* in massa, dat is, voor al het Hout in ééne som.

De Inschrijvingsbiljetten moeten op gezegeld papier geschreven, behoorlijk gesloten en door de gegadigden met twee gegoede Inlandsche Borgen, eigenhandig onderteekend zijn. Zij moeten portvrij aan het adres der Centrale Directie van Walcheren, te Middelburg, tijdig genoeg vóór de Aanbesteding, worden ingezonden, en op het adres geschreven staan: *Inschrijvingsbiljet*.

De som waarvoor de Inschrijver aanbiedt het Hout te leveren, moet in Nederlandsche guldens duidelijk en voluit zijn geschreven.

De opening der biljetten zal op bovengenoemden dag, ter en plaats geschieden en de inhoud daarvan luide opgelezen worden voor de Inschrijvers die tegenwoordig zijn.

Nadere inlichtingen zijn te bekomen bij den Oppercommies der Directie te Middelburg.

Middelburg, 19 April 1859.

De Centrale Directie voornoemd,
[illegible]
[illegible]

NEDERLANDSCHE HANDELMAATSCHAPPIJ.

Veiling te Rotterdam, op Dingsdag 17 Mei 1859, van:

24,665 kranj. en kans. Java-suiker, liggende aldaar;
33,028 » » » » } te Amsterdam;
4448 zakken » }
5902 kranj. en kans. » » Dordrecht;
4869 » » » » } » Schiedam;
2000 zakken » }
2431 kranj. en kans. » » Middelburg.

Amsterdam, 19 April 1859.

GEREGTELIJKE AANKONDIGINGEN.

*** Bij Acte, op den 11den April 1859, voor den Notaris *Gijsbertus Ruys*, in tegenwoordigheid van getuigen te Amsterdam verleden, aldaar geregistreerd, is tusschen de Ondergeteekenden *Gerhard Jan Lugard* Junior en *Barend Evert Lugard*, Kooplieden, wonende de eerste te Paramaribo in de kolonie Suriname, en de andere te Deventer, overeengekomen om de vroeger tusschen hen en wijlen hunnen Broeder *Herman Willem Lugard*, onder de Firma *van Lugard & Comp.*, te Suriname gevestigde Vennootschap betrekkelijk het drijven van alle soort van Handel en de waarneming van Commissien onder dezelfde Firma voor hunne rekening alleen voort te zetten, waartoe hun door de erven van genoemden overledene bij onderhandsche en geregistreerde Acte het regt en de bevoegdheid is verleend. Deze nieuwe Vennootschap zal van af primo Mei 1859 gevestigd zijn te Amsterdam en te Paramaribo.

G. J. Lugard Jr.
B. Evert Lugard.

VENNOOTSCHAP.

Blijkens onderhandsche Acte, opgemaakt den 30sten April 1859, is tusschen *Fokko Rijkens*, Koopman en Commissionair, en *Johannes Leopold*, zonder beroep, beiden wonende te Groningen, van af 1 Mei 1859 en voor onbepaalden tijd aangegaan eene Vennootschap tot het drijven van handel in Granen, Zaden en verdere Koopmanswaren, onder de Firma *Rijkens & Leopold*. Beide Vennooten hebben de bevoegdheid tot het doen van al datgene wat tot dien handel betrekking heeft, met dien verstande, dat voor rekening der Firma geene gelden mogen worden opgenomen of ter leen gegeven, noch borgtogten worden gesteld of beleeningen gesloten, dan met bijzondere toestemming van beide Vennooten, te blijken uit ieders eigene handteekening, onder bijvoeging van die der Firma.

*** Allen die iets te vorderen hebben van of verschuldigd zijn aan de onder het voorregt van Boedelbeschrijving aanvaarde Nalatenschap van *Lijsje Dobber*, Weduwe *Klaas Draak*, gewoond hebbende te Landsmeer en aldaar op den 20sten Maart 1859 overleden, worden verzocht hiervan opgave of betaling te doen vóór of op den 15den Mei aanstaande, ten Kantore van den Notaris *M. C. Merens*, te Monnikkendam.

SOCIETEIT TER EXPLOITATIE DER STEENKOLENMIJNEN
Bicquet de Gorée en Heuke le Romain.

Heeren Aandeelhouders in bovengenoemde Societeit worden verzocht de 4de storting à 25 % te voldoen, van af 15 tot 31 Mei aanstaande, ten Kantore van den Ondergeteekende, Heerengracht over de Spiegelstraat, X, 403, des morgens van 10 tot 2 ure.

Amsterdam, den 30sten April 1859.

August Hendrichs,
Directeur-Administrateur.

TELEGRAPHISCHE BEURSBERIGTEN.

Zaturdag 30 April 1859.

Amsterdam.

	pCt.			
Nederl. W. Sch.	2½	56¾	57⅛	56¾
Dito dito	3	68½	—	—
Dito dito	4	89	90	89
Syndicaat	3½	86⅞	—	—
Handel-maatsch.	4½	132	—	—
Belgie. Bij *Rothschild*	2½	—	—	
Rusl. Bij *Hope en Co.* 1798 en 1816	5	96¾	97	—
Dito 1828–1829	5	96½	—	—
Dito 1840	4	76½	—	—
Stieglitz	4	77½	—	—
Dito 1854	5	[illegible]	—	—
Dito 1855	5	92	93⅛	—
Engelsche	4½	—	—	—

	pCt.			
Spanje. Nieuwe 3% thans	1½	25⅝	26⅜	25¼
Amortisable		—	—	—
Buitenlandsche	3	—	—	—
Binnenlandsche	3	34	36	34
Portug. Te Lond.	3	35½	36½	35½
Oostenr. Metall. 1816–1852	5	34½	37¼	34½
Dito Zilv. Nation.	5	39⅞	42	39⅞
Dito Zilver 1840–1854	5	54	55½	54¼
Dito [illegible]	2½	20½	21½	20½
Mexico Londen	3	—	—	—
Grenada	2¾	—	—	—
Venezuela	id.	—	—	—
Uitgestelde		—	—	—

Londen.

Consols	3 pCt.	89¼
Mexico		16½
Dito	3	—
Spanje	1½	27½
Venezuela		—
Uitgestelde		—
Grenada		

Antwerpen.

Metalliek	5 pCt.	40
Nat. Metalliek	5	43
Binnenl. Spanje	3	30¼
Spanje	1½	26⅛
Credit Prost.		200

Parijs.

Fr. rente	3 pCt.	61.55 slot. 60.00
Fr. Créd. Mob.		530
Binnenl. Spanje	3	37
Spanje	1½	27½
Russische Spoorwegen		490.00

Weenen.

Metalliek	5 pCt.	—
Idem Nationaal		—
Wissel Londen		—

Van Weenen is geene notering ontvangen.

TE 'S GRAVENHAGE, TER ALGEMEENE LANDS-DRUKKERIJ.